



**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# A CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL



CADERNOS ATENEO FERROLÁN

Ano XX

Núm. 19

2008





**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encuentro para todos

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 502-504, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Escuela de encuentro para científicos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502, 204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# A construción naval na Ría de Ferrol

CADERNOS · ATENEO · FERROLÁN  
ANO XX · Nº 19 · 2008





**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

A CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL - CADERNOS DO ATENEO FERROLÁN 19

ATENEO FERROLÁN  
Rúa Madalena, 202-204, 1º · Ferrol

[secretaria@ateneoferrolan.org](mailto:secretaria@ateneoferrolan.org)

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

Traducción y/o corrección lingüística:

Maruxa Zaera Landeira

Imaxe da cuberta:

Luis Taboada

Impresión:

I.S.B.N.:

Depósito legal:





# Sumario

Presentación (Deputación) .....	7
Presentación (Concello) .....	9

## I.- INTRODUCCIÓN

Introdución (ELISEO ZAERA RÍOS) .....	13
Cronoloxía da construción naval na Ría de Ferrol (ELISEO ZAERA RÍOS) .....	15

## II.- O ENTORNO

Entorno xeográfico .....	24
Ferrolterra. Un achegamento ousadamente antropolóxico (BERNARDO MÁIZ VÁZQUEZ) .....	27

## III.- INSTALACIÓNS NAVAIS E O SEU DESENVOLVEMENTO

A carpintaría de ribeira na ría de Ferrol (JOSÉ MARÍA DE JUAN-GARCÍA AGUADO) .....	33
Construción naval na ría de Ferrol nos séculos XVIII e XIX (ELISEO ZAERA RÍOS) .....	41
Construcións nos estaleiros de Izar, antiga Bazán, e Astano, S.A. no séc. XX (PRIMITIVO B. GONZALEZ LÓPEZ e ANTONIO SALAMANCA GIMÉNEZ) .....	53
ASTAFERSA (SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE e JUAN FERNÁNDEZ CORRAL) .....	73

## IV.- A REESTRUCTURACIÓN / RECONVERSIÓN NAVAL

Intentos de diversificación industrial (ELISEO ZAERA RÍOS) .....	85
A incidencia da reconversión naval en España. Unha achega en clave galega (RAMÓN YÁÑEZ) .....	89

## V.- O FACTOR HUMANO: A CULTURA DO TRABALLO

Os traballadores da construción naval na ría de Ferrol: séculos XVIII a XX (MANUELA SANTALLA) .....	103
Os avatares do sector naval en Ferrol vistos por un sindicalista (JOSE M <sup>a</sup> FREIRE PIÑEIRO) .....	113

## VI.- LIÑAS DE FUTURO

Liñas de futuro (ELISEO ZAERA RÍOS) .....	121
---	-----

## VII.- O PATRIMONIO INDUSTRIAL NAVAL

O Patrimonio industrial como memoria da Cultura naval (JUAN J. BURGOA) .....	127
--	-----

## VIII.- FONTES DE CONSULTA

Bibliografía da construción naval (PILAR BLANCO VIDAL) .....	137
Outras fontes de consulta .....	141



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# Presentación Deputación





**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

## Presentación Concello



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





Ateneo Ferrolán  
Escuela de encuentro para todos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# Inrodución



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



# INTRODUCCIÓN

ELISEO ZAERA RÍOS

**E**ntendemos que este principio do século XXI representa para Ferrolterra a fin dun longo proceso industrial, ou dunha boa parte del. Logo de sucesivos períodos de alta e baixa actividade, parece que é unha evidencia irreversible que a construción naval civil na ría de Ferrol deixará de ser, como foi, a actividade industrial principal e o motor do desenvolvemento desta comarca.

Admitido isto, con todos os matices e condicionamentos que queiran contemplarse, pareceunos obrigado, no ATENEO FERROLÁN, presentar un resumo global desta espectacular historia nun singular contorno como é a ría de Ferrol.

Ambicioso reto o que tiñamos diante, sobre todo para recoller e sintetizar todo nun Caderno con suficiente nivel profesional, técnico, didáctico e histórico. O nivel ofrécennolo os contidos achegados por un conxunto de colaboradores xa habituais destas publicacións periódicas da nosa entidade.

Coa fin de coñecer o marco da actividade naval na Ría, situar os centros de produción e a produción mesma no espazo e no tempo, engadimos a esta breve introdución, unha listaxe cronolóxica da actividade construtora ao longo de case tres séculos.

Ao longo dos seguintes capítulos vaise facendo un relato e descrición do ambiente tanto físico e xeográfico, como antropolóxico e social, así como unha análise do factor humano (cultura do traballo) e o comportamento sindical sempre entorno á construción naval na Ría de Ferrol.

O corpo central (capítulos 3, 4 e 5) dedícase ao relato específico da actividade, instalacións, grandes fitos históricos, procesos e evolucións até o tratamento final das crises.

Ao remate, nos capítulos 6 e 7, unhas atrevidas pero non novidosas proposicións cara ao futuro e un chamamento moi interesante á consideración, respecto e valoración do patrimonio industrial.

Péchase o traballo cunha abundante bibliografía que pode servir para documentar e ampliar información sobre aspectos ou etapas desta ampla e apaixonante historia.

A idea de dedicarlle un CADERNO extraordinario á construción naval na ría de Ferrol, por mor dun *final de ciclo*, como inevitablemente pode cualificarse ao que está a suceder con esta actividade nestes comezos de século, foi moi ben acollida pola xunta directiva do Ateneo Ferrolán hai algo máis de dous anos.

A idea interesante e moi ambiciosa resulta excesivamente ampla para acomodalala nun documento de amplitude aproximada á dos xa publicados.

O último caderno, *Ferrol, Cidade da Ilustración*, oportuno, necesario e moi valorado, xa supuxo un salto importante en canto ao volume habitual destas publicacións.

Despois de valorar, sopesar e analizar moitas posibilidades, decidimos botar a andar esta iniciativa, conscientes da necesidade de deixar lagoas e espazos balei-





ros neste intento de acomodar nunha soa publicación unha longa actividade de séculos que nos últimos cincuenta anos acadou cotas punteiras a nivel mundial.

O resultado, consecuencia de convencer e comprometer a un excelente equipo de colaboradores, pensamos que é suficientemente digno e rigoroso, e que pagou a pena o esforzo, admitindo que nalgúns apartados

ou etapas da historia cabería un maior desenvolvemento ou concreción de detalle, ou incluso dedicar un estudio específico. Tempo haberá.

Nesta presentación e na liña da máxima síntese, o primeiro é agradecer profundamente a participación de todos cantos colaboraron na obra, os que figuran e os que non aparecen.



Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# CRONOLOXÍA DA CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL

ELISEO ZAERA RÍOS

- 
- 1087-1111** Referencias a «*la villa de Ferrol*» en documentos eclesiásticos dos mosteiros de Xubia e Pedroso.
- 
- 1214** Primeiras referencias documentadas de Ferrol.
- 
- 1283** Primeiros foros outorgados por Alfonso VII a «*la villa de Ferrol*».
- 
- 1344** Constrúese en Neda un barco armado de 200 toneladas.
- 
- 1371** Enrique II (Trastámara) concede o señorío de Ferrol a Fernán Pérez de Andrade.
- 
- 1404** A vila é arrasada pola peste (Voto de Chanteiro)
- 
- 1432** Pedro Padrón protesta en Zamora polos abusos dos Andrade.
- 
- 1550** O licenciado Molina cita a Ferrol como un dos portos máis excelentes e seguros do mundo.
- 
- 1568** Un incendio destrúe a vila nun 90%  
150 anos sen datos salientables (CARPINTARÍA DE RIBEIRA)
- 
- 1726** Orde do 5 de decembro de Felipe V promovendo o arsenal na «*Villa de La Graña*»
- 
- 1731** Constrúese no arsenal da Graña o primeiro *Galicia*, con 70 canóns.
- 
- 1733** Constrúese na Graña o *León*, con 70 canóns. Felipe V incorpora Ferrol á coroa, outorgándolle o reguengo.
- 
- 1735** Na Graña constrúese o segundo *Exmione*, con 36 canóns.<sup>1</sup>
- 
- 1740** Construción das primeiras bancadas en Esteiro.
- 
- 1749** Fernando VI decreta a construción do *Real Astillero de Esteiro* en Ferrol.
- 
- 1751** Son botados en Esteiro o terceiro *Castilla* con 64 canóns e o *Fernando*, con 70.
- 
- 1752** Botado en Esteiro o segundo *Asia* con 62 canóns e o *Galga* con 26. Comeza a construción dos 12 *Apóstoles* nas 12 bancadas de Esteiro.
- 

<sup>1</sup> Todos os buques construídos na Ría até 1850 son de vela.



- 1753-1780**<sup>2</sup> Constrúense 71 navíos armados, incluídos os 12 Apóstoles (ou Apostolado) que foron botados entre 1755 e 1756.
- 1781-1800**<sup>3</sup> Son construídos 64 navíos armados.
- 1801** Un buque armado, *La Fuerte*.
- 1807** 3 buques armados: *La Indagadora*, *La Larga* e *La Cautela*.
- 1808** A guerra da Independencia paralizou a construción naval.
- 1824-1854** (Dende 1850, practicamente todos os buques construídos en Ferrol foron de vapor). Construídos 11 buques armados.
- 1842** No estaleiro da Cabana constrúese a corveta *Venus*, de 500 toneladas e 16 canóns.
- Até 1849** No mesmo estaleiro da Cabana fixéronse: a urca *Santa Cecilia*, de 723 t, a goleta *Cisne* de 80 t, as corvetas *Ferrolana* de 180 t, e *Teresa* de 250 t, a fragata mercante *María Segunda* de 500 t e o bergantín de 200 t *Arrogante Emilio*.
- 1850-1859** En Esteiro fixéronse 14 navíos armados, vapores ou mixtos.
- 1845-1858** No «Astillero del Reverbero» (A Graña) construíronse tres fragatas, un bergantín, catro goletas e unha polacra.
- 1858 e ss.** Cambia de dono e é ampliado. Constrúe a continuación tres fragatas, catro corvetas, dous balandros, dous bergantíns e unha lancha de vapor.
- 1860** Concesión a D. Ramón Rodríguez Tubin dun almacén e varadoiro na Graña. Inicia a actividade Astilleros y Varaderos G.P. (Gumersindo Paz)
- 1883** D. Toribio Gil y Gabilondo compra a D. Ramón Rodríguez Tubin.
- 1885** Créase a compañía Otero y Gil, despois Talleres Gil y Cía.
- 1886** En Esteiro: Cruceiro *Isabel II* de casco de ferro remachado.

<sup>2</sup> De 1753 a 1780 constrúense en FERROL 71 navíos armados: navíos de grande porte, paquebotes, fragatas, goletas, balandras, bergantíns, corvetas, bombardas e urcas. Os seus nomes, comezando polos 12 Apóstoles ou Apostolado, foron: *Eolo* (*San Juan de Dios*), *Oriente* ou *Oriental* (*San Diego*), *Magnánimo* (*San Pastor*), *Aquilón* (*San Dámaso*), *Neptuno* (*San Justo*), *Gallardo* (*San Juan de Sahagún*), *Brillante* (*San Dionisio*), *Vencedor* (*San Francisco Javier*), *Guerrero* (*San Raimundo*), *Héctor* (*San Bernardo*), *Soberano* (*San Gregorio*) e *Glorioso*. *Dichoso*, *Monarca*, *Diligente*, *Triunfante*, *San Fernando*, *Campeón*, *San Julián*, *San Isidro*, *San Pedro Apóstol*, *Nuestra Señora del Rosario*, *Nuestra Señora del Carmen*, *Santa Matilde*, *San Pablo* (despois *Soberano*), *Nuestra Señora de Los Dolores*, *Nuestra Señora de Atocha*, *Nuestra Señora Pastoriza*, *Santa Úrsula*, *San Gabriel*, *Nuestra Señora de la Asunción*, *Santa Perpetua*, *Santa María de la Cabeza*, *Nuestra Señora de Montserrat*, *Santa Amalia* ou *Amelia*, *Pastoriza*, *María Magdalena*, *Santa Inés*, *Santa Polonia*, *Santa Rita*, *Santa Margarita*, *Santa Marta*, *La Anunciación*, *La Visitación*, *La Presentación*, *San Eugenio*, *Santa Dorotea*, *Santa Eulalia I*, *Santa Eulalia II*, *Santa Casilda I*, *Santa Casilda II*, *Santa Clara*, *Santa Leocadia*, *Santa Librada*, *San Pío*, *San Gil*, *La Graña* (ou *Nuestra Señora de la Paz*), *Santa Catalina*, *San Lemes*, *Santa Escolástica*, *El Niño* (ou *Miño*), *La Concepción* (ou *Purísima Concepción*), *La Cazadora*, *Santa Rosa de Lima*, *La Castilla* (ou *San Félix*), *La Trucha*, *La Golondrina*, *Nuestra Señora de Atocha*.

<sup>3</sup> De 1781 a 1800 constrúense en Ferrol 64 navíos armados: *San Felipe Apóstol*, *Santa Sabina*, *Nuestra Señora de Loreto*, *Santa Teresa*, *Santa Cristina*, *Santa Irene*, *Santa Rosa*, *Nuestra Señora del Pilar*, *San José*, *Santa Elena*, *San León*, *León* (ou *El León*), *El Marte*, *Casamar*, *Santa Ana*, *Santa Tecla*, *Santa María*, *Nuestra Señora de la Paz*, *Santa Leocadia*, *Santa Teresa*, *Santa Catalina*, *El Salvador del Mundo*, *San Leandro*, *San Telmo*, *El Ligero*, *San Roque*, *Europa* (ou *San Lesmes*), *Palas*, *La Juno III*, *Intrépida*, *Cargadora II* (ou *Santa Inés*), *San Jacinto*, *Reina Luisa*, *Tetis II* (ou *Santa Amalia*), *El Pájaro II* (ou *San Amaro*), *El Curvo* (ou *San Elías*), *San José*, *Monarca*, *Montañés* (ou *Santo Toribio de Magrobajo*), *La Paloma*, *Neptuno* (ou *San Francisco Javier*), *La Flora II*, *María Magdalena de Pacis*, *La Golondrina*, *El Palomo* (ou *San Germán*), *El Galgo II* (ou *San Julián Mártir*), *Emprendedor*, *Tridente*, *Argonauta*, *Ferrolana* (ou *Ferroleña*), *La Diligencia*, *La Medea*, *Europa* (*Aurora*), *La Defensa*, *La Vigilancia*, *La Gallega*, *La Brava*, *La Carlota*, *El Amistad*, *La Trucha*, *El Veloz*, *La Brava*, *La Victoria*, *La Prueba*.



- 1887** Na Graña o estaleiro transfórmase na sociedade Vila y Cía. e constrúen canoneiros e torpedeiros para a Armada española.
- 1888** Na Graña bótase o primeiro barco de aceiro e iníciase a construción do torpedeiro *Ejército*.
- 1881-1889** En Esteiro: cruceiros *Alfonso XII* e *Reina Cristina*.
- 1891** En Esteiro bótase o cruceiro *Alfonso XIII*.
- 1893** Talleres Gil y Cía. da Graña pasa a chamarse Industria Española.
- 1890-1897** Constrúese en Esteiro o cruceiro acoirazado *Cardenal Cisneros*, que será entregado en 1903. En 1897 iníciase a construción do cruceiro *Reina Regente*, de 5871 toneladas. Botouse en 1906 e foi entregado á Armada en 1910.
- 1898** Pecha a sociedade Vila y Cía. por incumprimento dos contratos coa Mariña española. Logo dun longo proceso é expropiado e no ano 1916 constrúese alí a Estación Naval da Graña.
- 1903** No estaleiro da Cabana faise o vapor de hélice *Villa de La Graña*, de 68 toneladas, e vinte anos máis tarde, en 1923, o *Roque* de 16 toneladas.
- 1906** Na Graña faise o vapor *Comercio*.
- 1908** A Lei Ferrándiz de 7 de xaneiro aproba un ambicioso plan naval. Fanse en Ferrol (Esteiro) tres acoirazados de 1500 toneladas: o *España*, botado en 1912, o *Alfonso XIII*, botado en 1913 e o *Jaime I*, botado en 1914.
- 1914** Industria Española da Graña foi adquirida por Gumersindo Paz Abilleira. Chamouse entón Astilleros y Varaderos de La Graña. En 1981 comprouno D. Juan Fernández García, que lle pon o nome de ASTAFERSA.
- 1915-1922**<sup>4</sup> Faise en Esteiro o cruceiro *Reina Victoria Eugenia* (logo *República* e logo *Navarra*). Tamén os cruceiros *Blas de Lezo* e *Méndez Núñez*, de 4780 toneladas de desprazamento e 141 m de eslora.
- 1922/1923 a** Cruceiros *Príncipe Alfonso* (logo *Libertad* e logo *Galicia*) e o *Almirante Cervera*, ambos de 9300 toneladas e 176,6 metros de eslora.
- 1925/1928**
- 1927-1928** Cruceiro *Miguel de Cervantes*, como os anteriores.
- 1928-1932** Cruceiros Canarias e Baleares de 13300 t de desprazamento e 193,9 m de eslora.
- 1931-1935** Canoneiros *Guanajuato* e *Querétaro* para México. Dous alxibes de 1000 t. Buque hidrográfico *Tofiño*. Dous minadores de 2100 t e 100 m de eslora: *Júpiter* e *Vulcano*.
- 1936-1937** Dous minadores, o *Marte* e o *Neptuno*, iguais aos anteriores.
- 1939-1942** Dous canoneiros minadores de 1500 t e 90 m eslora.
- 1941** Constitúese ASTANO sobre o estaleiro de Aguilar en Perlío.<sup>5</sup>
- 1942** Bótase en Perlío o pesqueiro *Almirante Lobo*.

<sup>4</sup> Segue a cronoloxía referida case en exclusiva a FERROL e FENE. Dedicaremos un resumo cronolóxico específico aos pequenos estaleiros de ribeira na Ría, todos identificados polos nomes dos seus propietarios, cos datos que temos, para logo desenvolver o resto da cronoloxía con BAZÁN e ASTANO fundamentalmente.

<sup>5</sup> Ademais de dous resumos totais de unidades construídas en madeira e aceiro, sinalaremos as botaduras máis salientables, xunto coas de BAZÁN.



- 1941-1946 Constrúense no novo estaleiro 23 barcos de madeira: 2 pesqueiros, 3 costeiros, 7 bateas, 4 barcazas, 1 lancha de pasaxe, 1 lancha de servizo, 2 hidrográficos, 1 cabria e 1 remolcador.
- 1946-1999 Foron botados en ASTANO 219 unidades navais coa seguinte distribución por tipos: 6 unidades auxiliares (lanchas, barcazas, bateas, gabarras), 8 gardapescas, hidrográficos, frigoríficos, 1 metaneiro, 1 draga, 2 OBO, 6 bulkanier, 10 unidades *off shore*, 92 pesqueiros<sup>6</sup>, 19 costeiros, 2 remolcadores, 32 cargueiros e 40 petroleiros.
- 1943-1946 En Ferrol, na BAZÁN, foron reparados e modernizados os cruceiros *Galicia*, *Miguel de Cervantes* e *Méndez Núñez*.
- 1941-1943 En ASTANO transfórmanse dous pesqueiros en gardacostas: o *Centinela* e o *Serviola*.
- 1944-1945 En BAZÁN constrúense 8 canoneiros de 2240 toneladas: *Pizarro*, *Hernán Cortés*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Martín Alonso Pinzón*, *Magallanes*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Sarmiento de Gamboa* e *Legazpi*.
- 1946-1948 En BAZÁN: 2 dragaminas, o *Tambre* e o *Guadalete*.
- 1945-1961 Nove torpedeiros de 1100 t tipo *Audaz* (*Audaz*, *Osado*, *Meteoro*, *Rayo*, *Furor*, *Ariete*, *Temerario*, *Intrépido* e *Relámpago*)
- 1956-1959 Tres destrutores de 3050 toneladas: *Oquendo*, *Roger de Lauria* e *Marqués de la Ensenada*.
- 1964 En ASTANO: *Artemisión*, cargueiro de 28000 T.P.M.
- 1966 En ASTANO: *Ildefonso Fierro*, petroleiro de 54000 T.P.M.
- 1968 En ASTANO: *Pablo Garnica*, petroleiro de 97,735 T.P.M. e 267,6 m de eslora.
- 1970 Metaneiro *Laieta*, graneleiro (Bulkarnier) *Solares* de 65720 T.P.M. e 253,8 m de eslora.
- 1968-1971 En BAZÁN, 5 fragatas: *Baleares*, *Andalucía*, *Cataluña*, *Asturias* e *Extremadura*.
- 1972 En ASTANO: petroleiro *Arteaga*, fito mundial na historia da construción naval con 323,000 T.P.M. e 330 m de eslora.
- 1973 Novo dique en BAZÁN de 330 m de lonxitude, para superpetroleiros de até 230000 T.P.M.
- 1975 Petroleiro *Santa María*. ASTANO marca un novo récord de lanzamento en bancada, 365000 T.P.M.
- 1976 BAZÁN fai a modernización do portahelicópteros *Dédalo*.
- 1977-1984 BAZÁN constrúe 4 corvetas de 89 m de eslora: *Cazadora*, *Vencedora*, *Centinela* e *Serviola*.
- 1979-1982 Portaaeronaves *Príncipe de Asturias*, de 1500 t e 195 m de eslora.
- 1981-1982 Cinco gardacostas para Arxentina de 900 t e 67 m de eslora.
- 1982-1993 Seis fragatas lanzamísiles de 3600 t e 135,6 m de eslora: *Santa María*, *Victoria*, *Numancia*, *Reina Sofía*, *Navarra* e *Canarias*. BAZÁN sitúase na primeira liña de construción naval militar.
- 1988-1990 En ASTANO faise a plataforma semisumexible *Drillmar I*.
- 1990 En BAZÁN constrúese un petroleiro de flota para a Mariña de guerra, o *Marqués de la Ensenada*, de 13600 t e 123 m de eslora.

<sup>6</sup> Entre eles 9 bacallaeiros de 1.300 T.R.B para PEBSA, empresa do Grupo Pastor que conformou unha flota de 12 bacallaeiros da mesma capacidade, todos con nomes de santas: *Elisa*, *Marina*, *Elvira*, *Amalia*, *Rita*, *Celia*, *Eugenia*, *Inés*, *Paula*, *Mónica*, *Matilde* e *Regina*.



- 1992-1993** Dúas unidades flotantes de produción e almacenamento de cru: *PTS-850-C* e *ALBA* para Noruega. ASTANO entra de cheo na actividade *off shore*.
- 1990-1991** BAZÁN: 4 patrulleiras de 1150 t de desprazamento: *Serviola*, *Centinela*, *Vigía* e *Atalaya*.
- 1995** Un buque de aprovisionamento para a Armada, o *Patiño* de 17000 t e 166 m de eslora.  
 ASTANO ensambla a plataforma *Petrojarl Fonaven* á popa e a proa do portacolectores *Anadyr* nunha operación de alta tecnoloxía naval.
- 1996** Plataforma similar, a *Texaco Captain*.  
 BAZÁN constrúe para Tailandia un portaaeronaes similar ao *Príncipe de Asturias*.
- 1997** Un buque de apoio loxístico de 12250 t, o *Galicia*.
- 1998** ASTANO fai a unidade de perforación máis grande do mundo con 225 m de eslora, o *Discoverer Enterprise*.
- 1999** Dúas unidades máis: a *Discoverer Spirit* e a *Discoverer Deep Seas*.  
 BAZÁN constrúe outro buque de apoio para a Armada, o *Castilla*, de 12300 toneladas.
- 1997-2003** Catro fragatas *F-100* para a Armada española tipo *Álvaro de Bazán*, de 146,7 m de eslora e as máis altas prestacións loxísticas militares.
- 2002-2005** Cinco fragatas tipo *F-100* para Noruega.

### RESUMO CRONOLÓXICO ESPECÍFICO DOS PEQUENOS ESTALEIROS DE RIBEIRA NA RÍA

Todos identificados polos nomes dos seus propietarios. Destacamos as máis importantes.

#### ESTALEIRO JERÓNIMO VILA (MUGARDOS): 12 barcos de madeira (1936 a 1960)

- 1936** Lancha de Pasaxe *Cabo de Leiras*.
- 1945** Pesqueiro *Rocío*.
- 1948** Motoveleiro *María Perfecta*.

#### ESTALEIRO JACOBO AGUILAR (MANIÑOS): dende finais do século XIX a principios do XX constrúe barcos de madeira e lanchas motoras.

- 1947** Dous pesqueiros de 11 e 13 m de eslora.
- 1953** A embarcación de pasaxe *Dulce María*, de 22 m, foi a súa derradeira construción.

#### ESTALEIRO RAMÓN AGUILAR (PERLÍO)

- 1914** Independizándose do seu pai Jacobo establécese en Perlío. En 1917 fai o *Perla del Río*.
- 1918-1919** O pailebote de 3 paus e 136,9 TRB *Joven Conchita*.
- 1926-1930** Tres embarcacións de pasaxe, unha parella de pesca, varios lanchóns para transporte de pedra.



**SALVADOR RODRÍGUEZ CERNADAS (NEDA):** no Puntal de Neda constrúe pequenas embarcacións (1941-1960)

- 1953 Pesqueiro *Capricho*
- 1960 *Baño* (transporte de pedras).

**ALEJANDRO GARCÍA SANDE (MANIÑOS):** na ribeira de Maniños

- 1971 Despois de moitos anos construíndo lanchas, botes, gamelas e dúas tarrafas de 16 m., constrúe o *María del Carmen*, de 10 m de eslora.

**ANTONIO MARTÍNEZ LÓPEZ (NEDA):** Alcumado O Roxo do Couto

- Entorno a 1936 Constrúe en Neda e no Salto do Couto botes e lanchas para o transporte de area.

**JUAN VIZOSO VÁZQUEZ (MONTERO):** tivo carpintaría de ribeira na desembocadura do Belelle en Neda.

- 1940-1960 Construíu barcos dende 6 a 14 mts, a vela e a motor.

**MANUEL LÓPEZ CASTRO:** é un excelente modelista.

- Entorno a 1970 Construíu unhas vinte embarcacións.

**GUMERSINDO PAZ (A GRAÑA).**

- 1953 Constrúe a embarcación de pasaxe *Antinea*.

**SEOANE Y GONZÁLEZ**

- 1960-1970 Desenvolve unha década de interesante actividade, construíndo 2 embarcacións de madeira para a Mariña, o *Calabrote* e o *Estacha*, 4 botes de 9 mts para mariñeiría e a última construción de madeira, a tarrafa *Gallito*.

**ASTAFERSA (A GRAÑA):** A partir de 1981 o estaleiro acadou un importante nivel na construción de pequenas e medianas embarcacións de diverso tipo, feitas en aceiro, aluminio e poliéster reforzado con fibra de vidro.

- 1981-1983 Dez pesqueiros en aceiro para Senegal.
- 1982-1984 Dez embarcacións auxiliares de pesca en aluminio para Portugal.
- 1982-1986 Vinte embarcacións de vela de 6,89 m de eslora e 2,5 m de manga en poliéster reforzado para a Armada española.
- 1983-1986 Oito cerqueiros en aceiro para Angola.
- 1984-1986 Cinco embarcacións de 9,3 m de eslora e 3,15 m de manga en poliéster reforzado.
- 1985 Un catamarán de regatas da clase IC, primeiro deste tipo construído en España con materiais de última xeración.





- 1985-1987** Dezasete embarcacións auxiliares de pesca de 6,20 m de eslora e 2,6 m de manga en poliéster reforzado para Portugal.
- 1986** Unha embarcación de regatas de media tonelada, 9,05 m de eslora e 3,1 m de manga en poliéster reforzado.
- 1986-1987** Tres arrastreiros de 26,5 m en aceiro.
- 1987-1988** Dous arrastreiros de 26,5 e 36 m, este último conxelador e dous palangreiros refrixerados, de 27 e 29 m, todos en aceiro.
- 1988-1989** Dous palangreiros refrixerados de 26,5 e 27 m e un palangreiro conxelador de 27 m, todos en poliéster reforzado, catro lanchas auxiliares de porto, dúas para transporte de mergulladores de 10,97 m de eslora e 3,9 m de manga e mais tres embarcacións anfíbio de 10,43 m de eslora e 3,20 m de manga.
- 1989** Unha embarcación clase *One Ton* de 12,16 m de eslora e 4,05 m de manga para a Armada española.
- 1989-1990** Tres palangreiros de 27 m (dous deles) e 33,5 m e un arrastreiro por popa de 28,5 m, todos en aceiro.
- 1990** Unha embarcación de ¾ t tipo *Espantallo* de 10,16 m de eslora e 3,15 m de manga en poliéster reforzado. Un palangreiro conxelador de 29 m en aceiro e un barco de 25 m de salvamento e limpaportos, tamén en aceiro.
- 1991-1992** Un catamarán de 22 m en aluminio, de 6000 Hp de potencia e 52 nós de velocidade. Un palangreiro de 33,5 m en aceiro.
- 1994-1995** Un palangreiro de 30 m en aceiro.
- 1995** Unha embarcación clase IMS de 11 m, construída en materiais compostos.
- 1996** Unha embarcación tipo *Espantallo* en poliéster.
- 1997-1998** Cinco arrastreiros por popa de 27,5 m en aceiro para Camerún.
- 1999-2000** Dous atuneiros en aceiro, de 38 m, e un arrastreiro por popa de 25 m, en aceiro.
- 2000** Un catamarán e un monocasco par 150 e 60 pasaxeiros, en poliéster reforzado.
- 2000-2001** Un arrastreiro e un palangreiro, ambos de 29 m e en aceiro.
- 2001-2002** Un arrastreiro de 25 m e transformación dun palangreiro de 37,83 m, ambos en aceiro.
- 2002-2003** Un arrastreiro de 28 m en aceiro.

Ao longo da súa intensa actividade de máis de vinte anos hai que anotar tamén a construción de embarcacións homologadas en poliéster reforzado, tipo planadoras, para a lista 3ª, dedicadas a actividades deportivas ou marisqueo a flote. Así mesmo tamén realizou numerosas reparacións de buques de todo tipo.





**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**  
Escuela de encuentro para todos  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



entorno





**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**A CABANA**

**A GRAÑA**

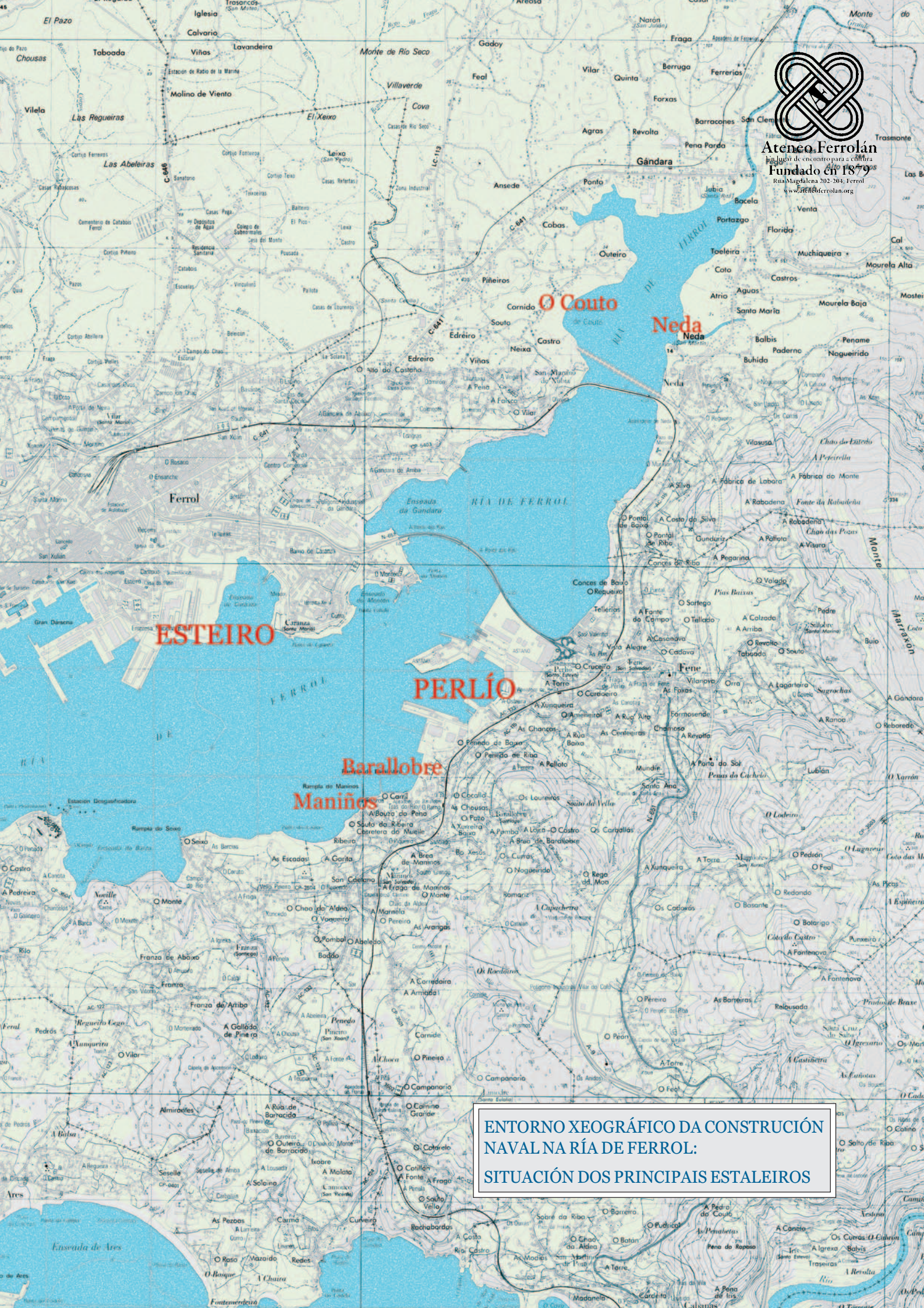
**Mugardos**







**Ateneo Ferrolán**  
O lugar de encontro para a cidade  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**ENTORNO XEOGRÁFICO DA CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL:  
SITUACIÓN DOS PRINCIPAIS ESTALEIROS**





**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# FERROLTERRA. UN ACHEGAMENTO OUSADAMENTE ANTROPOLÓXICO

BERNARDO MÁIZ VÁZQUEZ

A prensa do xoves 24 de marzo do 2007 daba conta dun estudo encargado pola asociación empresarial CEFEOOR no que informaban de que nos últimos vintecinco anos a bisbarra de Ferrolterra perdera case 25000 postos de traballo, provocando un decaemento poboacional cifrado en aproximadamente 20000 persoas. Asemade, a mesma prensa reflectiu día a día outra realidade pouco grata: toda a inversión pública estatal vai retrasada, hai dificultades para enlazar o porto exterior coas vías terrestres de comunicación, e mesmo a planta de gas situada en Punta Promontoiro, para algúns estrela de desenvolvemento –concepto neste caso moi discutible cando estamos a referirnos a unha industria de enclave nunha localización desasisada por perigosa– pode ter dificultades para un axeitado servizo, vítima da lóxica perversa do capitalismo. Tamén a prensa, neste caso do 21 de xaneiro de 2008, recollía que apenas o 54% da poboación comarcal está ocupada. Con ledicia, nun xornal do día 27 de xaneiro do 2008 limos que no naval do aceiro a contratación medrou nun 14% dende o 2006, que o desemprego é *zero* e hai plans de formación de persoal, que haberá elevada inversión e creación de postos de traballo até o ano 2013. Por non cansar, farei só outra referencia xornalística, esta do 29 de xaneiro do 2008: o porto exterior de Caneliñas está e estará eivado para o transporte de mercadorías mentres non haxa estrada en condicións e comunicación ferroviaria. Esas novas teñen a utilidade de servir como arranque desta entrega sobre certas características do territorio que enmarca a ría de Ferrol.

Nun anterior estudo, editado en *Ría de Ferrol. A perla ártabra* (Caderno Monográfico Nº 16, Ateneo Ferrolán, 2002), analizabamos cómo o pouso da Historia artellara a configuración de Ferrolterra, onde, sendo Ferrol a capital comarcal, había unha forte inte-

racción dunha a outra banda da Ría, as dúas ribeiras complementarias en aspectos laborais, educativos, sanitarios, culturais, residenciais, etcétera. A miña análise estaba lonxe, pois, da óptica de quen dende a cidade de Ferrol non ven máis aló da ponte das Pías ou agardan solucións dende Madrid. Esa mirada mesquiña e cativa, propia dunha cidade creada por e para o Estado, e que en certos aspectos mantivo a Ferrolterra (nomeadamente á propia cidade) lonxe do conxunto de Galiza, impregnou durante case tres séculos as mentalidades das maiorías, limitando a súa perspectiva, eivando a xeración de iniciativas propias, de *ideas autóctonas*, en palabras de C. Cubillas, esas que deberían ser de común aplicación á Ría enteira e máis alá. Pero, o que definiron como *monocultivo industrial ferrolá*, referido á gran construción naval civil e/ou militar exclusivamente, agacha unha realidade máis variada, anula outras realizacións, o grande potencial nos eidos agrario, gandeiro, madeireiro, marisqueiro, cultural, turístico, tecnolóxico, unha oferta diversificada.

Remontémonos ao século XVIII, ao rapidísimo salto demográfico e laboral en apenas catro décadas dunha ría na que en 1727 Mugardos e Neda competían de forma vantaxosa en poboación e pesca cun Ferrol reducido ao actual barrio portuario, a outra situación (1757) na que na Graña medraran un pequeno arsenal e unha vila poboada por contramestres e pilotos, e dende Ferrol Vello ata Esteiro se construíu un inmenso estaleiro e unha *Nueva Población*, atraendo man de obra de toda a volta, técnicos *de todos los reinos de Su Majestad*, para congregarse ao pouco tempo miles de operarios, mariñeiros, oficiais da Armada, enxeñeiros, e –nun segundo, afastado e subordinado chanzo–, civís. Porén, non foi a construción naval o único elemento de transformación socioeconómica nesta volta,



senón que tamén se producían cambios no sector pesqueiro, pois en toda a Galiza costeira estaba a darse outra profunda transformación no remate do século XVIII, o paso duns métodos tradicionais de pesca concibidos para abastecer pouco máis que ao mercado local, a novos sistemas introducidos por *fomentadores* cataláns cara á pesca masiva e exportación de sardiña salgada a mercados foráneos. Neste caso foi Mugar dos o lugar principal no que e dende onde se desenvolveu esa transformación, continuada no paso do século XIX ao XX coa pesca con traíñas e, ao pouco, con vapores *trawlers*. Esa coincidencia de fenómenos, técnica e economicamente novidosos, significou para esta bisbarra, de xeito moi temperán e máis marcado que no resto de Galiza e do conxunto español, o paso dun sistema de produción precapitalista no que o produtor (artesán, pescador) era propietario dos medios de produción (obradoiro e ferramentas, embarcación e aparellos), a outro capitalista no que o traballador pasou a converterse nun caso en asalariado do armador de barcos de pesca ou do propietario da fábrica de salgadura, e noutro caso en empregado do Estado, este propietario/administrador dos estaleiros, buques, cuarteis da Armada, etcétera. As iniciativas empresariais privadas, alén das citadas, directamente relacionadas coa pesca, tamén existiron hai douscentos, cen, cincuenta anos, pero en case todos os casos vencelladas á demanda do sector naval: froita eumesa para abastecer á Armada, fábricas de curtumes e tecidos, traída de augas a Ferrol dende a Fervenza do Beelle, transporte marítimo de ría, estaleiros privados (Vila, Seoane, Gupaz, etc.), construción de vivendas, posteriormente as empresas auxiliares, etc.

Dende o século XVIII ata hoxe se produciu crecemento ou contracción da demanda de buques por cuestións de política governamental española e da correlación internacional de forzas económicas máis que por outra cousa, e Ferrolterra enteira medrou ou decaeu ao mesmo ritmo. Mesmo por tal, a paisaxe marítima da beiramar da ría foi modificada en exceso, miles de metros usurpados ao mar disque para facer posible a construción de buques e a loxística do transporte marítimo e que hoxe non teñen uso, seica son *activos pasivos*...

Loxicamente os cambios técnicos, demográficos, económicos e sociais que citamos crearon conflitos e choques entre a mentalidade tradicional e a moderna, entre o conservadorismo e o progreso, rematados na maior parte dos casos co triunfo de quen tiñan/teñen o

poder económico, social e político. Se ben houbera manifestacións de *rebeldía primitiva* en 1785 e despois, o movemento obreiro galego organizado naceu en Ferrol en 1871, cando os regulamentos da mestranza dos arsenais eran desde o punto de vista disciplinario tan ríxidos como os das Forzas Armadas. Gañaron os traballadores desta terra a xornada laboral de oito horas antes que en ningún outro lugar, e sempre haberá a fachenda de que despois do deserto sindical e de liberdades do franquismo, foi nos estaleiros ferroláns onde rexurdiu o combativo sindicalismo contemporáneo.

Pero non sigamos coa historia do que foi ou a interpretación do que puido ser, nunha Ferrolterra sempre na excesiva dependencia dun sector naval principalmente militar, unha aparente condena histórica agravada nas últimas décadas no eido da construción naval civil polas terribles e absurdas decisións da Unión Europea prohibindo construír barcos á antiga Astano, cando hai demanda de buques de alta tecnoloxía, deixando perder dese xeito, ao regular de emprego e prexubilar miles de cualificadísimos traballadores, unha excelente tradición laboral e mellor formación profesional, sen ofertar unha lóxica diversificación que puidera coutar o decaemento poboacional e, por derivación, económico, até chegar a unha situación que abonda con ofrecer estatisticamente tal e como vemos na páxina seguinte:

A esa situación recollida nos cadros corresponde achegar unha visión antropolóxica, entendendo neste caso que os modos de vida e as mentalidades derivan en gran parte das actividades económicas, da maneira de gañar o pan, do soporte ambiental, e, secundariamente, das ideoloxías. En Ferrolterra o sector naval en senso amplo foi o configurador das mentalidades, nunha proxección social e económica derivada dos *oficios* nun mar múltiple (pesca, marisqueo, construción de buques, navegación civil, Mariña de Guerra, etc.) que, por certas condicións apreciablemente homoxéneas, conformou xenericamente unha socialización, dentro dela varias subculturas específicas definidas por cuestións laborais, familiares, residenciais, formativas, ideolóxicas, nunha estrutura na que cada quen soubo dende sempre o lugar que oficialmente lle correspondía ocupar.

Con todo, foi artellándose unha mentalidade colectiva con palpábeis subgrupos corporativos (*os de dentro* e *os de fóra*, os que *traballan para o estado* e os que non, os *marinos* e os *da Marina*) e endogámicos



	<b>FERROLTERRA</b> (11 concellos)	<b>EUME</b> (5 concellos)	<b>ORDEADO</b> (4 concellos)
Poboación de 0-15 anos	18.319	2.863	1.166
Poboación de 15-64 anos	108.909	18.949	9.347
Poboación de + 65 anos	36.249	5.748	4.824
Total poboación	163.477	27.560	15.337
Media galega índice infancia.- 12'18	11,21	10,39	7,60
Media galega índice velez.- 21'48	22,17	20,86	31,45

(Fonte IGE, 2007)

	<b>EUME</b>		<b>FERROLTERRA</b>		<b>ORTEGAL</b>		<b>PROV. CORUÑA</b>		<b>GALIZA</b>	
	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006	2000	2006
Taxa natalidade	5,5	5,9	6,2	7,9	4,2	4,9	6,8	7,8	6,9	7,6
Taxa mortandade	12,9	12,2	11,1	11,4	17,1	16,2	10,3	10,2	10,7	10,6

(Fonte IGE, 2007)

**IDADE MEDIA** (en anos)

Ares ..... 43,8	Monfero ..... 49,6	Media das 3 comarcas ..... 42,5
Cabanas ..... 44,8	Mugardos ..... 45,7	Media da provincia da Coruña ..... 46,3
Capela ..... 37	Narón ..... 41,6	Media de Galiza ..... 46,8
Cariño ..... 46,8	Neda ..... 46,3	Media de España ..... 40,1
Cedeira ..... 45,9	Ortigueira ..... 50,5	Concello da Coruña ..... 43,3
Cerdido ..... 50,6	Pontedeume ..... 43	Concello de Lugo ..... 42,1
Fene ..... 44,4	Pontes de GR ..... 42,5	Concello de Ourense ..... 42,5
Ferrol ..... 44,4	S. Sadurniño ..... 49,6	Concello de Pontevedra ..... 40
Mañón ..... 52,6	Somozas ..... 48,5	Concello de Santiago ..... 41,5
Moeche ..... 51,8	Valdoviño ..... 47	Concello de Vigo ..... 40,9

(Fonte IGE, 2007)

**ÍNDICE DE PRODUTIVIDADE**

Galicia	100
Eume	152
Ferrolterra	93
Ortegal	112

(Fonte IGE, 2007)

**RENDA FAMILIAR**

Provincia da Coruña	11.288 €
Eume	11.024 €
Ferrolterra	10.901 €
Ortegal	10.373 €

(Fonte IGE, 2007)





Ateneo Ferrolán  
 un lugar de encontro para a cultura  
 Fundado en 1879  
 Calle Aragón 20604, Ferrol  
 www.ateneoferrolan.org

entre as dinastías de traballadores no sector naval ou aínda máis nas da Armada, houbo/hai un cosmopolitismo propio da navegación, unha modernidade procedente da temperá industrialización naval e da creación en cada época de tecnoloxía punta, tamén un idioma propio cheo de expresións derivadas dos vellos oficios e unha tradición obreirista que creou un aparente igualitarismo, certamente contraditorio con respecto á xerarquía, que é propio da orixe e continuidade fundamentalmente militar dunha cidade e dun territorio onde o estrato social/económico dominante estaba (¿está?) configurado polos mandos da Armada e os enxeñeiros navais. É moi perceptible unha grande capacidade reivindicativa e asociativa, mais tamén un forte individualismo (*Tres ferrolanos, cuatro opiniones*), un extenso derrotismo histórico e un triste *auto-*

*odio*, fenómeno único no conxunto de Galiza, aceptando os veciños de Ferrol capital (como na canción de Los Limones) que *perder es lo normal*. Por outra banda, concordamos co profesor Cardesín en que “*as dificultades para formular un proxecto de desenvolvemento alternativo e para tracexar unha política consensuada están directamente relacionadas*”, e tal responsabilidade acáelle a quen presumen de ter capacidade de goberno.

Como deixamos escrito noutro lugar, cambiaron os tempos e debemos deixar de rosmar, de agardar por solucións providenciais e promesas gobernamentais incumpridas case sen excepción, para desenvolver a creatividade e capacidades propias, confiar nas potencialidades autóctonas ferrolterráns e galegas.



Ateneo Ferrolán  
O lugar do encontro para os estudos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# Instalacións navais o seu desenvolvemento

# FE



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# A CARPINTARÍA DE RIBEIRA NA RÍA DE FERROL

JOSÉ MARÍA DE JUAN-GARCÍA AGUADO

**A**ría de Ferrol forma parte, xunto coas rías da Coruña, Betanzos e Ares, da unidade xeográfica denominada golfo Ártabro. Está orientada en sentido de leste a oeste desde a entrada, flanqueada polo cabo Prioriño ao norte e a punta do Segaña ao sur. O réxime de ventos é do suroeste cando as borrascas atlánticas penetran en Galicia durante os outonos e invernos, e do nordés cando o fai o anticiclón en primavera e verán. Este réxime de ventos dificultaba a entrada e saída da Ría das grandes embarcacións con aparello de cruz, que debían agardar ao vento axeitado, ben fondeando na ría de Cariño para entrar ou ben na ría de Ferrol, para saír. Esta dificultade redúcese nas pequenas embarcacións con aparello de vela latina.

É un contorno protexido, lugar de acubillo das embarcacións que transitan pola cornixa noroeste cando hai aviso de temporal e era lugar de invernada de flotas mercantes e escuadras de buques de guerra. É, coma todas as rías galegas, lugar propicio para os traballos de construción, reparación e mantemento de embarcacións. Na ribeira setentrional atópanse os municipios de Ferrol e Narón, e a partir do fondo da Ría, xa na ribeira meridional, os de Neda, Fene e Mugarodos.

En 1344 un barco de 200 toneladas construído en Neda por mariñeiros locais rompeu as cadeas do porto de Alxeciras, liberou ao rei Alfonso XI e facilitou a conquista da cidade. Este feito deu lugar á concesión de beneficios ao porto de Neda, que adquiriu certa importancia nese período. ¿Existiron neste municipio uns estaleiros capaces de construír embarcacións dese porte?

En paralelo á gran construción naval do arsenal de Ferrol, que se mantiña no Real Astillero de Esteiro

desde a súa creación en 1750, ao longo dos séculos XIX e XX a ría de Ferrol foi escenario dunha importante actividade de construción naval en madeira, que se desenvolveu en dúas fronteas: a da carpintaría de ribeira industrial e a da carpintaría de ribeira artesanal.

Dentro do primeiro tipo atópanse o estaleiro da Cabana, o estaleiro do Reverbero, o estaleiro Otero Gil y Cía., o estaleiro Seoane y González, os Astilleros y Talleres del Noroeste, o taller de carpintaría de ribeira do arsenal de Ferrol e o taller de botes da empresa nacional Bazán.

Entre os segundos, os estaleiros da familia Aguilar, situados en Maniños e Perlío, o estaleiro Vila en Mugarodos e o estaleiro de Salvador Rodríguez Cernadas no puntal de Neda. Adicionalmente unha serie de carpinteiros de ribeira autónomos realizaban a súa actividade na ribeira, centrada na construción de pequenas embarcacións de xeito esporádico, sen estrutura de ningún tipo.

Ademais da dimensión empresarial existían entre a actividade da carpintaría de ribeira industrial e artesanal diferenzas significativas: na industrial traballábase sobre plano, cun cadro de persoal estable e, en xeral, realizábanse as montaxes mecánicas nos seus propios talleres; na artesanal, traballábase sobre medios cascos ou modelos, en xeral sen planos ou, como moito, cunha superficial disposición xeral, e as montaxes realizábanse sobre persoal alleo ao estaleiro.

A actividade destes estaleiros foi cesando de maneira paulatina ao longo da segunda metade do século XX, e nos nosos días quedan só algúns carpinteiros de ribeira en activo, dedicados ao mantemento e reparación das embarcacións existentes.



## CARPINTARÍAS DE RIBEIRA INDUSTRIAL

### ESTALEIRO DA CABANA

Fundado no ano 1810 por Juan Antonio Cardemil, foi adquirido por Manuel Ciaran en 1836, quen mellorou e modernizou o estaleiro edificando almacéns, salas de gálibos, ferrerías, serradoiro e outras instalacións para atender os traballos de construción e reparación que se realizaban no dique de cadeirado. Entre 1836 e 1858 construíronse:

- En 1842 a corveta *Venus*, de 500 toneladas.
- En 1849 a urca *Santa Cecilia*, de 723 toneladas.
- A goleta *Cisne*, de 80 toneladas, e a corveta mercante *Ferrolana*, de 180 toneladas.
- Reconstruíronse a fragata mercante *María Segunda*, de 500 toneladas, o bergantín *Arrogante Emilio*, de 200 toneladas, e a corveta *Teresa*, de 250 toneladas.
- Carenáronse seis vapores, catro fragatas de gran porte e corenta buques.

A principios do século XX mantíñase unha actividade esporádica, como o demostra a construción en 1903 do vapor de hélice con aparello pailebote *Villa de La Graña*, de 25,5 m de eslora, 4,94 m de manga, 1,85 m de puntal e 63,68 toneladas de rexistro bruto, a construción en 1923 da lancha de vapor *Roque*, construída en madeira polo carpinteiro Gumersindo Paz, de 11,75 m de eslora, 3,85 m de manga, 1,13 m de puntal e 15,87 TRB. Na actualidade mantense o dique de cadeirado, declarado ben de interese cultural.

### O ESTALEIRO DO REVERBERO

No ano 1845 fundouse a sociedade Abella, Braña y Cía. Os seus propietarios, o banqueiro coruñés Victoriano Braña e outros socios, comezaron a construción de buques nas instalacións que se montaron a tal efecto no lugar do Reverbero, situado na vila da Graña, nos terreos do primitivo arsenal da Graña. Estas instalacións incluían un edificio de almacéns, sala de gálibos, oficinas, catro fraguas, dúas bancadas e un dique de mareas. En 1852 adquiren a fábrica téxtil do Rosal, con vistas a fabricar produtos intermedios para completar o ciclo produtivo do estaleiro. Até o ano 1858 constrúense tres fragatas, a *Braña*, a *Abella* e a *Villa de Neda*, un bergantín, o *Juanita*, catro bergantíns goleta (o *Joven Matilde*, o *Joven César*, o *Ceres* e o *Eugenio*) e unha polacra, a *Paloma de Cantabria*.



▲ O estaleiro de Abella e Braña en 1849. Debuxo a lapis de Pérez Villamil. Museo do Prado, Madrid

No ano 1858 o estaleiro é adquirido por outro banqueiro coruñés, Augusto J. de la Vila, que ampliou as instalacións cun taller de fundición, outro de forxa, dúas bancadas e un varadoiro. O estaleiro chegou a ser considerado o primeiro estaleiro particular de España. Daquela construíronse os seguintes buques: tres fragatas de vela, a *Nueva Ignacia*, a *Fermina de Vila*, a *Francisco de Vila* e a *Sofía de Vila*; catro corvetas, a *María Blanca*, a *Anastasia*, a *María* e a *Tula*; dous balandros, o *Elisa* e o *Augusto*; dous bergantíns, o *Rosita* e o *Portugalete*, e unha lancha de vapor, a *Nuestra Señora del Carmen*.

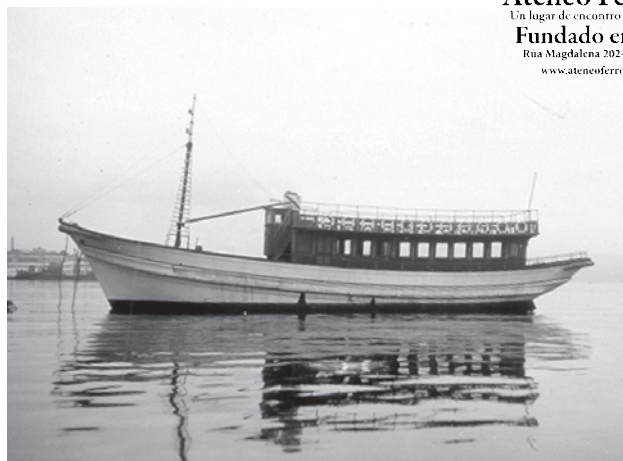
Augusto Vila morre en 1874 e, trece anos máis tarde, coa promulgación da Lei de Escuadra, de Rodríguez Arias, os seus fillos retoman a actividade do estaleiro, baixo a dirección técnica do enxeñeiro da Mariña Avelino Comerma, creando xunto con outros socios capitalistas da Coruña a sociedade Vila y Cía. Iníciase así un período de construción de canoneiros torpedeiros de aceiro para a Mariña española. Debido aos problemas cos retrasos de tres canoneiros orixináronse penalidades que a empresa non puido asumir, o que ocasionou o seu peche, incautado polo Estado en 1898. Parte das instalacións foron expropiadas en 1916 para construír a estación naval da Graña.

### ESTALEIRO OTERO GIL Y CÍA.

En 1860 autorízase a Ramón Rodríguez Tubin a instalación dun varadoiro e un almacén con peirao e rampla para a carga e descarga de buques na vila da



▲ Estaleiro de Gumersindo Paz. (c. 1945)



▲ Embarcación de pasaxe *Antinea*, construída en Gupaz en 1953

Graña, na localización ocupada posteriormente por Astilleros Gumersindo Paz, e na actualidade por Astafersa. En 1885 créase a compañía Otero y Gil, que adquiriu os terreos e concesións sinalados. Posteriormente converteuse en Talleres Gil y Cía. O 20 de agosto de 1888 botouse o primeiro barco de aceiro e nese ano iniciouse a construción do torpedeiro *Ejército*. En 1893 pasa a denominarse Industria Española. Pasou a ser propiedade de Gumersindo Paz en 1931, e da empresa Astilleros y Talleres Ferrolanos, S.A en 1982.

A súa actividade ao longo do século XX desenvolveuse no eido da reparación de buques de madeira, aínda que mantendo unha mínima actividade de construción naval, coma no caso da embarcación de pasaxe *Antinea*, construída en 1953, de 18 m de eslora, 4,34 m de manga e 2,10 m de puntal.

### ESTALEIRO SEOANE Y GONZÁLEZ

Trátase dun estaleiro situado tamén na vila da Graña, e dotado con dous carros varadoiros. A súa actividade principal era no sector das reparacións, e secundariamente dedicábase tamén ás novas construcións.

Eduardo González e José Seoane fixéronse cargo dunhas instalacións existentes practicamente inactivas e pertencentes á familia Piñeiro Zulaika no ano 1937. Pouco despois adquiriron a propiedade como estaleiro Seoane y González. Tiñan autorización para construír ata 260 TRB en madeira sen límite en actividades de reparación naval.

Cara a 1960, a empresa nacional Bazán encargou dúas embarcacións de madeira con destino á Mariña, o *Calabrote* e o *Estacha*, cunha eslora de 16 m, que foron utilizados como embarcacións para transporte de mercadorías e persoal da Mariña na estación naval da Graña, e mais catro botes de 9 m para a instrución de mariñeiros. Construíronse baixo planos e inspección da Mariña, que foi especialmente severa na selección e calidade das madeiras empregadas. O *Gallito*, un tarrafeiro para un armador de Sada ou Ares, foi a derradeira embarcación de madeira construída no estaleiro, cara ao ano 1970.



◀ Bote de 9 metros construído polo estaleiro Seoane y González para a Mariña





▲ Pesqueiro *Constantino Lobo*. Arquivo de Astano, S.A.



▲ Lancha de pasaxe *Villa de Perlió*, construída en ASTANO. Arquivo do Concello de Fene

### ASTILLEROS Y TALLERES DEL NOROESTE

Creado en 1941 como sociedade de responsabilidade limitada no municipio de Fene, nos terreos do estaleiro de Aguilar, en 1944 pasou a ser sociedade anónima.

Durante os primeiros anos construíu embarcacións de madeira, principalmente pesqueiros. Entre os anos 1941 e 1946 botáronse nas súas bancadas 23 barcos de madeira: 2 pesqueiros, 3 costeiros, 7 bateas, 1 lanchón, 4 barcazas, 1 lancha de pasaxe, 1 lancha de servizo, 2 buques hidrográficos, 1 cabria, 1 remolcador.

### TALLER DE CARPINTARÍA DO ARSENAL DE FERROL

Este taller está situado no interior do recinto do arsenal de Ferrol, na zona denominada *Porto Chico*. Está formado por tres naves xuntas, das que a central está dotada dun carro varadoiro. Dispón de amplas zonas de traballo, estufa para cocer a madeira con caldeira de vapor e un secadoiro de madeira. Na planta alta, nun chan de madeira a xeito de sala de gálibos, realizábanse os trazados a escala 1:1.

Construíronse embarcacións de madeira ata o ano 1970 aproximadamente, cando se rematou un bote de 9,5 m para o cuartel de instrución. Nas súas instalacións realizábanse traballos de carpintaría de ribeira e do branco. Estas embarcacións eran do tipo de botes mixtos, botes a remo, botes automóbil, baleeiras, botes salvavidas, chinchorros e lanchas de diversos tipos.

Para estas embarcacións utilizábase o sistema de construción de *cadernas de vareta*, formadas por unha



▲ Edificio do taller de carpintaría do arsenal de Ferrol (2007)



▲ Estufa para cocer madeira (2007)



▲ Panel con ferramentas do gremio de calafates

soa peza de eucalipto, aínda que tamén se utilizaba a samanguila, madeira de peores características que ás veces rompía durante o proceso de construción. Construíase forrando sobre uns modelos das cadernas separadas de aproximadamente 60 cm, e despois adaptábanse as cadernas amolecidas na estufa de cocer madeira, cravándoas con cravos de cobre con arandela remachada.

A estufa de cocer madeira aínda se conserva no taller de carpintaría de ribeira, aínda que está en desuso. Ten forma cilíndrica, mide 8 m de longo e 0,90 m de diámetro e ten un portelo nun dos seus extremos para introducir as pezas de madeira. Traballaba con vapor, probablemente de 2 ou 3 kg/cm<sup>2</sup>, que recibía dunha caldeira disposta para tal efecto.

Traballábase con planos realizados polos servizos técnicos do arsenal. Os planos incluían plano de formas, plano de disposición xeral –que incluía a disposición estrutural da caderna mestra e unha relación das dimensións das pezas–, plano de accesorios e plano coas dimensións dos paus.

A mediados da década de 1960, con destino á primeira serie de fragatas construídas na empresa nacional Bazán, con proxecto estadounidense, realizáronse moldes para a construción en PRFV coas formas das baleeiras, botes e falúas construídas tradicionalmente en madeira neste taller e no taller de botes da empresa nacional Bazán. Na actualidade nestas instalacións realízanse algúns traballos de carpintaría de branco e esporadicamente a reparación dalgunha das embarcacións de madeira do arsenal ou da base da Graña.



◀ Baleeira





### TALLER DE BOTES DA EMPRESA NACIONAL BAZÁN

Este taller construía falúas, botes autos, botes salvavidas, botes a remo, chinchorros e outras embarcacións de servizo con destino aos barcos de guerra construídos na Bazán, ata que cesou a súa actividade a principios da década de 1960.

Xunto con este taller, que recibía a denominación de *taller de botes nº 1*, existía o *taller de botes nº 2*, que dispuña dun varadoiro onde se realizaban as operacións de reparacións e mantemento de embarcacións menores do estaleiro. Era un taller cun equipo de setenta a setenta operarios no momento de máxima actividade. Dispuña de dous fornos para cocer madeira, un deles pechado, que traballaba con vapor, e outro aberto, que traballaba con auga quente. Contaba tamén cun guindastre ponte, máquinas ferramentas para traballar a madeira e unha zona para realizar no chan de madeira o trazado a escala 1:1.

Utilizaban o sistema de construción de *cadernas de vareta*, similar ao utilizado no taller de carpintaría de ribeira do arsenal. A tipoloxía das embarcacións construídas incluía botes a motor, botes mixtos, botes a remos, botes automóbil, canoas, botes salvavidas, chinchorros e outras embarcacións de servizo.



▲ Taller de botes da empresa nacional Bazán en 1951

### CARPINTARÍAS DE RIBEIRA ARTESANAIS

#### ESTALEIRO DE JERÓNIMO VILA

No extremo oriental do porto de Mugar dos continúa en pé a fachada do estaleiro fundado por Jerónimo Vila Cobas na década de 1930, cun V pintado na parte superior, e que perdeu a rampla de comunicación co mar na que se botaban os barcos. Jerónimo era o práctico do porto de Ferrol, home inquedo e emprendedor, amigo do pintor Bello Piñeiro, e tiña a concesión de lanchas que cruzaban a Ría de Mugar dos á cidade departamental.

Neste estaleiro construíronse non máis dunha ducia de barcos entre os anos 1936 e 1960 aproximadamente, todos de madeira, e na meirande parte con destino ás empresas do propio Vila. Construíronse barcos de cabotaxe, coma o *María Perfecta*, en 1948, moto veleiro con aparello de balandro de 16,80 m, lanchas de pasaxe coma o *Cabo de Leiras*, en 1936, de 19 m de eslora, e pesqueiros coma o *Rocío*, en 1945, de 8 m de eslora. O estaleiro chegou a dar emprego a media ducia de carpinteiros de ribeira. Cesou na súa actividade a finais da década de 1950.

#### ESTALEIRO DE JACOBO AGUILAR

Jacobo Aguilar Rodríguez, carpinteiro de ribeira, fundou un estaleiro na ribeira de Maniños, concretamente no lugar da Casqueira, onde construíu a finais do século XIX e comezos do XX barcos de madeira con aparello de trincado e pailebote, ademais de lanchas motoras.

Máis tarde, en 1947, construíu os pesqueiros *María Teresa*, de 11 m de eslora e o *Neptuno*, de 13 m. En 1953 construíu a embarcación de pasaxe *Dulce María*, de 22 m de eslora, que foi o derradeiro barco construído neste estaleiro. Nos momentos de maior actividade traballaban seis carpinteiros de ribeira, un calafate e un mecánico.

#### ESTALEIRO DE RAMÓN AGUILAR

Ramón Aguilar Pérez, coñecido como Ramón de Roque, carpinteiro de ribeira, fundou un estaleiro na Ostreira, en Perlío, no concello de Fene, cando regresou de Montevideo no ano 1914. Comezara traballando



co seu pai, Jacobo, pero como home inquedo, decidiu independizarse cun estaleiro da súa propiedade. Con Ramón Aguilar traballaron os seus fillos José, carpinteiro de ribeira, e Jacobo *Vivito*, calafate. En 1917 construíu o *Perla del Río*. En 1918 ou 1919 bótase o barco *Joven Conchita*, pailebote de tres paus de 24,70 m de eslora, 6,98 m de manga, 3,28 m de puntal e 136,91 TRB.

Antonio Aguilar, neto de Jacobo, continuou traballando neste estaleiro, compartindo a súa propiedade co seu socio Seco. Nesta etapa construíronse tres embarcacións de pasaxe para o armador Adriano Fernández cos nomes de *Adriano I*, do ano 1926 e con 20,30 m de eslora, *Adriano II*, do ano 1928 e con 20 m de eslora e *Adriano III*, do ano 1930. Construíuse tamén unha parella de embarcacións para o armador de Ferrol Planas. A parella chamouse *Las Agujas*, por ser o distintivo deste armador dúas agullas cruzadas de reparar redes, e os barcos chamáronse *Magdalena* e *Solidad Yánez*. Construíronse ademais varios lanchóns coma o *Juanín* e o *Paca* entre outros, utilizados para transportar pedra das canteiras do Bispón e area ás obras de peiraos ou coeiras da Ría. Construíronse dous tipos de lanchóns, uns para transporte de pedra con cuberta corrida sen escotillas nin puntais baixo ela, e outros para transporte de area, cunha soa bodega e escotilla. En ambos casos levaban un rancho a proa para a tripulación. Tamén a proa levaban un pau con pluma e guincho de man. O motor era Skandia de cabeza quente ou similar.

Nos terreos deste estaleiro instalouse Astano, S.A no ano 1941.

### SALVADOR RODRÍGUEZ CERNADAS

Naceu en Fene e cara ao ano 1944 construíu un estaleiro na zona do Puntal, no concello de Neda, despois de residir durante uns anos en Cuba e os Estados Unidos. Con el traballou o seu fillo Nicolás Rodríguez Merlán, que cando pechou o estaleiro no ano 1961 entrou a traballar en Astano, S.A. como trazador da sala de gálibos.

Neste estaleiro construíronse unhas cincuenta embarcacións deportivas, de servizo e de pesca. Deste último tipo foi o *Capricho*, construído en 1953. En 1960 construíron a derradeira, chamada *Baño* e destinada ao transporte de pedras.



▲ Estaleiro Vila (c. 1946)



▲ Embarcación de pasaxe *Dulce María*, construída en 1953 no estaleiro de Jacobo Aguilar



▲ *Joven Conchita*, pailebote de tres paus botado antes do 1920 no estaleiro de Ramón Aguilar



▲ Estaleiro do Puntal (2007)



### ALEJANDRO GARCÍA SANDE

Naceu en Miño no ano 1916 e traballou en Barallobre, no concello de Fene. Na ribeira de Maniños construíu lanchas, botes, gamelas e embarcacións de ata 10 metros de eslora, incluíndo dúas tarrafeiras de 16 metros de eslora. Aprendeu o oficio co seu pai, Constantino García Vázquez, que construíu embarcacións na desembocadura do río Baxoi, en Perbes, no estaleiro que xa pertencera ao seu avó. En 1971 construíu o *María del Carmen*, de 10 m de eslora, 2,75 m de manga e 1,16 m de puntal.

### MANOLO DE PERBES

Manolo de Perbes e Alejandro García Sande traballaron na ribeira de Maniños construíndo pequenas embarcacións. Alejandro traballou antes en Perbes e Manolo no taller de carpintería do arsenal.

### ANTONIO MARTÍNEZ LÓPEZ

Antonio Martínez López, máis coñecido como *O Roxo do Couto*, carpinteiro de ribeira nacido en 1889 no Couto, comezou a construír embarcacións en Neda despois de regresar de Cuba, onde estivo traballando uns anos. Máis tarde habilitou un lugar no salto do Couto onde continuou a construír botes e lanchas para a area. Traballaba como calafate na Bazán e a partir de 1941 completaba os ingresos que precisaba para atender á súa familia construíndo embarcacións de madeira durante os veráns. Aprendera o oficio con Montero.

O *Paraguaita* foi un dos primeiros botes que construíu cara a 1936. Entre outros construíu os seguintes: *Juanucha*, *Dos Antonios*, *Infante*, *Pilar*, *Martín*, *Nueva España*, *Bombo* e *Carotas*.

### JUAN VIZOSO VÁZQUEZ

Juan Vizoso Vázquez, máis coñecido como *Montero*, tivo unha carpintería de ribeira na ribeira de Neda, na desembocadura do río Beelle. Tratábase dun almacén de sal, habilitado como carpintería de ribeira cunha planta superior onde Montero realizaba os traballos de trazado e corte das pezas de madeira que despois montaba na campa da ribeira, hoxe campo da festa. Botaba as embarcacións de costado sobre dúas vigas de madeira untadas con sebo.

Naceu en San Martiño de Xuvia. Estivo emigrado en Cuba e regresou ao morrer a súa muller, pois tivo que se ocupar das súas dúas fillas. Comezou a construír na década de 1940. Morreu no ano 1960.

Construíu o *María Francisca*, ao que deu o nome da súa nai, que despois vendeu, do mesmo xeito que o *Perlío*, de vela, motor de cabeza quente e un cilindro, a *Santa María de Sillobre* (de 14 m aprox.) e a *Nueva España* (de 12 m aprox.) ou o *Dos Antonios* (de 6 m aprox.). Montero traballaba sobre plano e enterraba a madeira na zona intermareal durante algún tempo antes de proceder á súa utilización.

Con el aprenderon o oficio Nicolás Rodríguez Merlán e Antonio Martínez López, que traballaron como carpinteiros de ribeira no concello de Neda.

### MANUEL LÓPEZ CASTRO

Manuel López Castro naceu en 1970. É fillo de José López Seoane, *Pepe Cebola*, tamén carpinteiro de ribeira. Manuel construíu unhas vinte embarcacións, aínda que agora traballa por conta allea como carpinteiro ebanista. É un excelente modelista e varios dos seus modelos están no Museo Naval de Ferrol.



Ateneo Ferrolán  
Españar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL NOS SÉCULOS XVIII E XIX\*

ELISEO ZAERA RÍOS

O século XVIII, e concretamente o ano 1726, fai de Ferrol un centro estratéxico na política militar naval do Estado. Nese ano noméase como capital dun dos tres departamentos marítimos nos que se divide o litoral de España. Dende o século XVI e antes, atopamos testemuñas sobradamente coñecidas que loaban as excelencias da ría de Ferrol para acoller a Armada do Atlántico, o que reportaría tamén a decisión de instalar no seu interior os estaleiros necesarios para a construción e reparación dos navíos.

O Licenciado Molina na súa *Descripción del Reino de Galicia* (1550) non aforra cualificativos para convencer a Felipe II das vantaxes de utilizar a rada de Ferrol para refuxio e base naval da súa Armada, cara aos continuos enfrontamentos coa piratería inglesa e na defensa dos seus extensos dominios:

*“Ferrol, puerto extremado que á todos a popa, pues puede afirmarse que en toda Europa podemos a éste pintalle por sol ... uno de los más excelentes y seguros del mundo”.*

Un oficial naval envíalle a Felipe II un informe no que pode lerse:

*“maravilloso y casi posible de cerrar con cadena su boca pues el mayor estrecho no llega a 600 pasos”.*

Outro de 1568, dun informe ante a Real Audiencia de Galicia:

*“Según es notorio, es uno de los más seguros puertos que ay en la cristiandad e muy frequen-*

*tado de nabegación, e donde comunmente en tiempo de ymbierno se suelen recorrer a acoxer las mas de las naos desta mar océano y en ningún puerto ay tanto reparo y seguro para ellas”*

O ministro inglés William Pitt (1847) dixo:

*“Si Inglaterra hubiese tenido en sus costas un Puerto como el de Ferrol, su gobierno lo cubriría con una muralla de plata”.*

Juan A. Granados, no capítulo IV da súa obra *Historia de Ferrol*, ao referirse a “Ferrol en la Edad Moderna” di, entre outras moitas cousas:

*“antes de que la villa ferrolana entrase en los planteamientos militares de la Corona, ya finalizado el siglo XVI, era tan sólo un pequeño pueblo de pescadores de litoral que, a excepción de algunos cotos de señorío eclesiástico, estaba sujeto a la jurisdicción del Conde de Lemos desde la unión de esta casa con la de los Andrade...”*

*“Toda la historia de Ferrol permanece fuertemente condicionada por las características únicas de su ría, estrecha, profunda y fácil de defender, con calado suficiente para acoger con seguridad una flota y, además, cercana a las principales rutas atlánticas”.*

*“El resguardado lugar de A Graña iba iniciar muy temprano sus funciones de astillero que centrará su existencia en las primeras décadas del siglo XVIII al dar acogida a las tareas de reparación de tres galeones y seis buques de la flota de D. Alonso de Bazán...”*

\* Notas recollidas da publicación *El astillero del arsenal de ferrol en el siglo XVIII...* de José maría de Juan-García Aguado; da *Historia de Ferrol* de Juan Granados Loureda e da *Historia de Ferrol* de Emilio Ramil, Francisco Javier Pérez Rodríguez, Juan Granados Loureda, Juan A. Rodríguez-Villasante Prieto e Guillermo Llorca Freira; amén doutras consultas.





Non podemos esquecer un devastador incendio ocorrido en 1568 que, según parece, en pouco máis de sete horas arrasou 370 inmobles dos 400 que constituían a vila. Só se salvaron o Convento de San Francisco e o Hospital de Caridade.

Xa situados nas primeiras décadas do século XVIII, decidida a capitalidade do departamento naval en Ferrol, en 1727 a Coroa dispuxo a creación dun estaleiro na Graña que comezou a construír barcos en 1730 e chegou só até 1735, dando paso ao grande estaleiro de Esteiro. Na Graña construíronse tres navíos armados, dúas embarcacións auxiliares, unha *machina* para a arboradura dos barcos e un buque para carenar. A partir de 1740 comezan os traballos preparatorios para o traslado dos galpóns de construción naval e locais administrativos do Departamento cara á vila de Ferrol xunto ao cerco de Esteiro. Non se atopan explicacións que xustifican o inicio da construción naval na Graña diante dun plano que pretendía abordar a construción de preto dun cento de naves. A realidade foi que a actividade na Graña como estaleiro da Coroa non chegou a dez anos.

En 1747 o Marqués de la Ensenada encarga a D. Cosme Álvarez o proxecto do novo arsenal, o Real Astillero de Esteiro. En 1750 este estaleiro, coas súas 12 bancadas, convértese no de maior capacidade da península e un dos máis importantes de Europa. En 1752

póñense en quilla os famosos 12 Apóstolos ou Apóstolado. Todo un fito na historia da construción naval.

Di J.A. Granados:

*“Pode afirmarse con rotundidade que o definitivo desenvolvemento de Ferrol como estaleiro e base naval foi cousa plenamente borbónica, nacida baixo os auspicios dunha nova administración e favorecida polos impulsos de dous ministros esenciais na historia da Mariña española: José Patiño e Zenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada”.*

Dende 1718, ano no que Patiño é nomeado Intendente Xeral de Mariña, comezan os estudos e decisións estratéxicas no noroeste da península e concretamente na ría e contorno de Ferrol. En 1719 danse instrucións para protexer a entrada da ría con baterías costeiras.

En 1721 noméase a Rodrigo Caballero Intendente de Galicia por mandato real, con amplas atribucións nas catro *ramas*: Xustiza, Policía, Guerra e Facenda. Dende entón a intendencia de Galicia levou as responsabilidades das obras do estaleiro, até que o volume de traballo xustificou o nomeamento dun intendente de mariña para Ferrol en 1740.

Ao tempo que se iniciaba a construción naval na Graña e se decidía a instalación do grande estaleiro en





Ateneo Ferrolán  
 Instituto de investigación para a cultura  
 Fundado en 1879  
 Rúa do Galego, 104, Ferrol  
 www.ateneoferrolan.org



▲ Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada (1702-1781).

Esteiro, desenvolvíase unha certa pelexa no eido da técnica e enxeñería da propia construción das naves. Nomes como Lorenzo de Anzueta, construtor no aténton principal estaleiro da Coroa, o de Guarnizo en Santander, o do teórico Antonio de Gaztañeta, que achegou os seus deseños (*“Proporción de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra”*) e a intelixente evolución dos modelos do noso paisano Antonio Garrote, conformaron un sistema cha-

mado a *la española*, que producía navíos fortes e mariñeiros, aínda que algo sobrados de madeira e falta de solidez nas ligazóns. Ensenada dicía:

*“a pesar de ser pesadotes, los buques no salían bien ensamblados y empernados, teniendo cierta propensión a desarbolar en los temporales”.*

Jorge Juan tampouco estaba moi de acordo con este sistema de construción e pretendía aplicar reformas, a pesar de que os propios ingleses estudaron e copiaron certas características do sistema español, sobre todo tras o apresamento do navío *Princesa*, de 70 canóns. Pasadas unhas décadas o propio Jorge Juan “espiará” nos estaleiros ingleses e incorporará á construción naval española técnicas alí observadas. As achegas de Jorge Juan xa foron significativas nas súas intermitentes incorporacións dende 1751 ás obras de construción do arsenal de Ferrol e do estaleiro de Esteiro.

Os planos deseñados por Cosme Álvarez coa colaboración do enxeñeiro Joseph Petit de la Croix, con deseños excesivamente condicionados pola topografía da zona, foron reformados en profundidade por Jorge Juan en aplicación dos coñecementos adquiridos en Inglaterra. Con formulacións matemáticas e xeométricas diseña un arsenal racional e regular, con longos e rectos peiraos – diques unidos entre eles con ángulos rectos, conseguindo maior penetración no mar

▼ Panorámica da ría de Ferrol. Fotografía de Luís Taboada







e maiores calados. Sen embargo, os planos definitivos do arsenal, logo dalgunhas propostas do enxeñeiro Miguel Marín que non chegaron a facerse, foi responsabilidade de Julián Sánchez Bort, nomeado enxeñeiro director das obras en 1762. Bort non pretende cambiar radicalmente o proxecto de Jorge Juan, senón facer unha redución do mesmo, por mor dos problemas de liquidez da Secretaría de Mariña e tamén polo desexo de rematar as obras.

Anos antes, en 1749 Cosme Álvarez consegue do Marqués de la Ensenada permiso para acometer a construción das bancadas de Esteiro independentemente do arsenal. Pola facilidade da localización e o enfoque de *instalación provisional* dada a urxente necesidade dos buques, en xuño de 1750 estaban rematadas as dúas primeiras bancadas e sobre 1753 estaban xa en plena actividade as doce previstas. Tamén ese mesmo ano comezaron as obras dos diques de carenar en seco e a continuación outras instalacións auxiliares como a espectacular sala de armas e pañois. Rematouse o groso da actividade construtiva de Ferrol arredor de 1770, vinte anos despois de comezar.

A actividade do recente estreado estaleiro pode cualificarse de frenética a partir de 1751. Os doce navíos de liña soñados por Ensenada e Jorge Juan, chamados *Doce Apóstolos* ou *Apostolado*, como vimos repetindo,



◀ Ilustración de “Observaciones astronómicas y físicas hechas por orden de S.M.”, de Jorge Juan y Santacilia. Madrid, 1748.

conseguiron ser botados nun tempo record, entre 1753 e 1755. Non foi unha serie de buques idénticos, senón que supuxeron, ademais da orixe da súa necesidade para a Armada Real, a busca por parte de Rooth e Jorge Juan dun tipo de navío ideal, un prototipo fiable obtido a través das experiencias londiniense e española-ferrolá.

A capacidade técnica, creativa e documental de Jorge Juan no eido da construción naval podemos deducila dos manuais e regulamentos nos que plasmou a súa concepción práctica e racional da actividade: “*Examen*

**RELACIÓN E CARACTERÍSTICAS DOS “12 APÓSTOLOS” (ou “APOSTOLADO”)**

DIMENSIONES		NOME	ALIAS	BANCADA	QUILLA	BOTADURA
CÓBADOS-POLGADAS		<i>Oriente</i>	<i>San Diego de Alcalá</i>	6	05/05/52	15/08/1753
Eslora	92-16	<i>Aquilón</i>	<i>San Dámaso</i>	7	17/06/52	10/03/1754
Manga	23-16	<i>Gallardo</i>	<i>San Juan de Sahagún</i>	10	08/07/52	18/10/1754
Puntal	11-00	<i>Magnánimo</i>	<i>San Pastor</i>	9	18/07/52	30/11/1754
Arqueo	1619½	<i>Brillante</i>	<i>San Dionisio</i>	11	11/08/52	20/08/1754
<b>ARTILLERÍA</b>		<i>Eolo</i>	<i>San Juan de Dios</i>	5	15/08/52	28/08/1753
NÚMERO		<i>Neptuno</i>	<i>San Justo</i>	8	?/08/52	06/06/1754
De 24 libras	28	<i>Guerrero</i>	<i>San Raimundo</i>	3	06/09/52	27/03/1755
De 18 libras	30	<i>Vencedor</i>	<i>San Julián</i>	1	11/09/52	11/06/1755
De 8 libras	10	<i>Glorioso</i>	<i>San Francisco Javier</i>	2	11/09/52	29/01/1755
Número total de canóns	68	<i>Soberano</i>	<i>San Gregorio</i>	4	11/09/52	09/08/1755
		<i>Héctor</i>	<i>San Bernardo</i>	12	11/11/52	22/09/1755



*Marítimo teórico-práctico*”, no que desenvolve un despece total dos buques en cada un dos seus elementos; *“Reglamentos de maderas”*, explicando a elección das árbores para as distintas pezas en función da súa forma e tipo de veta; *“Reglamentos de pertrechos”*, descrición de todos os materiais necesarios para armar un buque dende as velas até os utensilios de cociña. Durante décadas, os seguintes enxeñeiros directores da Mariña Real non tiveron máis que perfeccionar o sistema establecido por Jorge Juan.

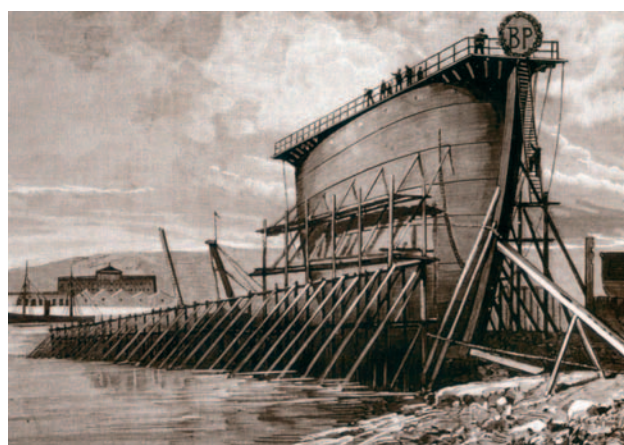
En 1770 foi nomeado Francisco Gautier Director Xeral de Construcións e Carenas. Chega aos arsenais de Ferrol e pon en cuestión todos os procedementos, tentando cambiar as prácticas establecidas por outras de marcado estilo francés.

Dez anos despois e coincidindo cunha etapa de baixa actividade, na segunda metade do XVIII, releva a Gautier José Romero Fernández de Landa, quen retoma moitas das formulacións de Jorge Juan, aínda que achegando novidades interesantes. Landa foi o pai do *San Ildefonso* e todos os *Ildefonsiños*, buques de tres pontes de excelentes propiedades de navegación, considerados entón dos mellores do mundo.

Todo este proceso evolutivo destas construcións ao longo do século XVII podemos consideralo rematado coas propostas de Julián de Retamosa. Os puntos principais das súas inqedanzas construtivas podemos resumilas en catro: 1) A lonxitude das últimas construcións, que propuña reducir; 2) as suxeicións e ligazóns, quizás excesivas; 3) alixeiramento da estrutura tanto na madeira como na unión das cadernas e 4) estudo de modificacións nas arboraduras. Decididas e establecidas estas reformas construtivas, baixo este novo sistema de Retamosa constrúense en Ferrol os navíos de oitenta canóns presentes en Trafalgar, o *Neptuno* (1795) e o *Argonauta* (1798), derradeiro navío de liña español construído no século XVIII.

De 1768 a 1783 constrúense un navío de cincuenta e catro canóns, un de cincuenta e oito, dous de sesenta e oito, catro de setenta e catro, un de oitenta e dous de cento doce, sendo un destes, o *Purísima Concepción* (1779) o primeiro de tres pontes botado no Real Estaleiro. De 1770 a 1787 constrúense dezasete fragatas de trinta e catro canóns ou fragatas lixeiras, e cinco máis de corenta e catro, corenta (dúas), trinta e oito e vinte e oito canóns. Nos anos 1770 a 1779 constrúense tamén sete corvetas de vinte e seis (unha), vinte (cin-

co) e dezaoto (unha) canóns. Outro tipo de navíos armados construídos neste último terzo do século XVIII, entre 1772 e 1777, foron as urcas, embarcacións de carga armadas para a súa defensa. Fixéronse doce en Ferrol dun total de dezasete construídas na península. De 1784 a 1794 realizouse a construción de oito navíos armados de gran porte, tres de cento doce canóns, catro de setenta e catro e un de sesenta e catro. Antes de finalizar o século aínda se fixeron catro urcas máis, sete fragatas e unha corveta.



▲ Barco compuerta do dique da Campá. De A. Anca Alamillo: “Los Diques de Ferrolterra”, Cadernos Ferrol Análisis.

## O SÉCULO XIX

A Guerra da Independencia contra os franceses paralizou dende comezos do século XIX case toda a actividade de construción de barcos.

Na primeira metade deste século no estaleiro de Esteiro fixéronse pouco máis dunha ducia de buques armados, sen embargo, cara a finais desa primeira metade do XIX houbo unha repunta de actividade nos estaleiros da Cabana e A Graña, con encargos da Armada e algún mercante (Ver 1842 e 1849 no cadro cronolóxico xeral).

Foi na segunda metade do século cando se reactivou a actividade en Esteiro, consolidándose as construcións en ferro e vapor. Ao mesmo tempo os estaleiros privados da Graña pasan por procesos de cambio de titularidade aínda que sen deixar de construír buques incluso para Armada, algúns moi salientables (Ver cronoloxía).





O ambiente: de Juan A. Granados, un informe do Corpo da Mariña Real de Ferrol datado en 1811:

*“A partir de 1796 en que se botó al agua el último navío de línea, desapareció el bullicio y la actividad. El Ferrol deja de ser el emporio de un Departamento magnífico, asombroso y pasmo de Europa, para trocarse en un espacioso hospital y vasto cementerio donde moran os espectros”.*

Un bo indicio desta situación é, segundo di Granados, que entre 1778 e 1820 só saíron das bancadas ferrolás unha fragata, unha goleta e un bergantín.

Outras testemuñas ilustran a situación. O almirante e ministro de Mariña Antonio de Escaño (1813), diante da Xunta Central:

*“La marina sufre un atraso en sus pagos que puede entenderse escandaloso, y el hambre es muy mala consejera”.*

D. José Melgarejo, Capitán Xeral de Ferrol:

*“Hambre estragos y ruínas. Tal es el cuadro que presenta el departamento.”*

O sucesor de Vázquez Figueroa no Ministerio de Mariña di nas Cortes:

*“No hay Marina. Los Arsenales están en ruínas; el personal en abandono y orfandad. A nadie se paga”.*

A decadencia pode dicirse que culmina en 1823 coa Real Orde que rebaixa a categoría do Departamento de Ferrol ao nivel de apostadeiro. Só queda Cádiz como departamento. Visto dende hoxe podemos afirmar que xa veñen de lonxe as preferencias da Administración polo Sur, en detrimento do Noroeste. Logo deste *pau* psicolóxico e estratéxico, nos tres anos seguintes, 1824, 1825 e 1826, bótanse en Ferrol tres fragatas de cincuenta canóns: a *Lealtad*, a *Iberia* e a *Restauración*.

Entre 1826 e 1851 podemos situar o *sofrendo* da construción naval militar en madeira e vela á *de aceiro* e vapor, con unidades continxentes mixtas, tanto na estrutura como na propulsión. Os galeóns ou navíos de liña todo madeira e velame foron evolucionando con reforzamentos de aceiro até chegar ás unidades con estrutura e arboradura completas de ferro. O mesmo aconteceu coa propulsión total, de vapor (caldeiras) ou de motor, que transmitía o impulso ás pas primeiro e logo ás hélices, nun proceso de distintas e curtas etapas que podemos sintetizar en roldas de propulsión a vapor e hélices por vapor ou impulso mecánico, coexistindo ás veces ámbolos dous sistemas coas velas tradicionais como complemento ou auxilio. Desta etapa de coexistencia podemos destacar as fragatas *Las Cortes*, *Isabel II* e *Cristina* –de 1836 a 1837–, e a corveta *La Ferrolana*.

Até 1850 podemos considerar paralizada a actividade de construción naval na Ría, coincidindo cos anos corenta a compra de varios vapores de rodas en México, Inglaterra e EE.UU.

En Ferrol tamén se constrúen vapores deste tipo. En 1851 constrúense o *Jorge Juan* e o *Antonio de Ulloa*. No 1857 faise integramente en Ferrol a primeira goleta de hélice, a *Berenguela*, e dous anos máis tarde unha xemelga, a *Blanca*.

Nos anos 1863 e 1869 bótanse na nosa ría os que podemos cualificar como primeiros buques acoirazados da nosa Armada, o *Tetuán* e o *Sagunto*, aínda que as súas blindaxes eran por riba do casco de madeira. O *Tetuán* foi considerado neses momentos o mellor buque de guerra español coa protección de pranchas de 13 cm, unha velocidade de dez nós e corenta e un canóns.

Nesta segunda metade do século XIX cobran relevancia os estaleiros privados da Ría: Abella, Baña y



◀ Primeiros buques acoirazados da nosa Armada: as fragatas *Tetuán* e *Sagunto*.



◀ A corbeta *Nautilus* limpiando fondos no dique da Campá. De A. Anca Alamillo: "Los Diques de Ferrolterra", Cadernos Ferrol Análisis.

Cía. e Augusto J. Vila que chegou a ser un dos estaleiros importantes de España baixo a dirección técnica do ilustre enxeñeiro naval Andrés Avelino Comerma y Batalla, xa co nome de Vila y Cía., en 1889. Tamén citaremos o estaleiro Otero Gil y Cía., máis tarde chamado T. Gil y Cía., onde se fixo o *Ejército*, un torpedeiro autopropulsado de novo deseño. Este estaleiro ten a fama de que é nel onde se constrúe o primeiro barco totalmente de ferro. Este proceso de privatización da construción naval militar podemos dicir que culminou a comezos do século XX coa constitución en 1909 da Sociedad Española de Construcción Naval, que arrendou ao Estado a zona industrial de arsenais e o estaleiro de Esteiro, en aplicación da política naval do ministro de Mariña Ferrándiz.

O que podemos considerar como a derradeira construción do século XIX foi o cruceiro *Cardenal Cisneros* de 1897, feito con grande lentitude (entregado en 1903). O mesmo ocorrería co tamén cruceiro *Reina Regente*, iniciado en 1897 e entregado á Armada en 1910.

A Lei de Escuadra de 1908 reactiva a actividade naval militar propoñendo a construción de tres grandes acoirazados: *España*, *Jaime I* e *Alfonso XIII*. Logo de convulsos sucesos políticos nos anos 1909 e 1912 en plena guerra mundial, no 1915, o Ministro de Mariña Augusto Miranda promulga a coñecida como *Lei Miranda* que contempla, dentro do máis ambicioso plano de modernización da Armada, a construción de tres cruceiros rápidos (*Reina Victoria Eugenia*, *Méndez Núñez* e *Blas de Lezo*) feitos entre 1920 e 1923 en Ferrol. Logo virían as construcións dos destrutores clase

*Alsedo*, a adquisición en Italia de tres submarinos e o porta-hidroavións *Dédalo*.

Unha nova Lei de Escuadra de 1922 proporciona a construción en Ferrol dos cruceiros *Príncipe Alfonso* (1925) o *Almirante Cervera* (1925) e o *Miguel de Cervantes* (1928). Outra lei de 1926 promovida por Calvo Sotelo adxudica aos arsenais de Ferrol a construción dos grandes cruceiros *Canarias* (1931) e *Baleares* (1932).

Xa estamos no segundo terzo do século XX, ben entrados noutra parte do relato desta historia...

Como ilustración das inxerencias pola situación no cambio de século, achegamos unhas consideracións dun ilustre ferrolán. As crises e os circunstanciais ciclos na actividade do sector naval volven estar presentes naquel cambio de século, do XVIII ao XIX, e os debates sobre sector público / sector privado tamén. Unhas manifestacións do ilustre Andrés Avelino Comerma, fundador e primeiro Presidente do Ateneo Artístico, Científico y Literario de Ferrol, ilustránnolo:

*"Nosotros tenemos enclavados en los puntos más estratégicos de los mares que bañan nuestras costas los Arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena cuya situación obedeció a principios de elevada ciencia militar, que es fuerza reconocer a nuestros mayores. Ahora bien, ¿responden estos establecimientos navales a las necesidades de la época presente ...?"*

*"Si nos fijamos en el de Ferrol, por ser hoy en día el de mayor importancia, según lo han reconocido todos los Ministros de Marina, incluso creían que, dada la*



**Ateneo Ferrolán**  
 Asociación de Promoción para a cultura  
 Fundado en 1879  
 Presidente: Xosé María Barja  
 www.ateneoferrolan.org



▲ Andrés Avelino Comerma Batalla (1842-1917) destacado enxeñeiro naval, foi ademáis fundador e primeiro Presidente do Ateneo Artístico, Científico e Literario de Ferrol.

*penuria del Erario, debían reducir el número de los Arsenales, han pensado no obstante en conservarlo por ser considerado hasta por los extraños como uno de los mejores del mundo...*

*”tras el primer impulso dado al desarrollo de los Arsenales ferrolanos vino una época de decadencia de la que fueron tal vez causa principal nuestras discordias civiles que nos acabaron de arruinar, quebrantados como nos habían dejado nuestros desastres navales de principios del siglo XIX y la guerra de la Independencia contra los franceses.*

*”La gran transformación sufrida en la Marina, al desaparecer el motor de viento en los buques substituyendolo por el de vapor, trajo consigo en el transcurso de los años 54 al 60 la creación de la factoría de máquinas que alimentó durante ese tiempo toda nuestra flota, la cual llegó a competir con las primeras de la época, habiendo sido nuestros buques de vapor la admiración del mundo naval...”*

Comerma nese longo artigo recoñecía a perda de posición da nosa Armada por mor dos desastres e guerras, pero sobre todo incidía no abandono e falla de desenvolvemento e adecuación dos arsenais. Posicionábase tamén a favor de axudar a protexer a industria privada, pero como auxiliar dos grandes estaleiros públicos.



## Anexo: Os buques no século XIX

A mediados do século XIX producíronse unha serie de innovacións que pouco a pouco foron deixando obsoletas as anteriores técnicas. Se o vapor substituíu á vela e a hélice á roda de pás, a coiraza metálica suple paulatinamente á madeira nos cascos dos buques.

Así, os primeiros buques blindados da Armada foron, ademais do *Tetuán* e o *Sagunto*, as fragatas blindadas *Numancia* e *Victoria*, construídas en Francia e Gran Bretaña. Ademais produciuse a reconversión de antigas fragatas de madeira, como a *Zaragoza* e a *Resolución*, xa en servizo, e a *Arapiles*, esta última no estaleiro de Blackwell.

Vexamos as características destes primeiros buques blindados:

### **FRAGATA BLINDADA TETUÁN:**

Entrégase en 1863 e é dada de baixa en 1873

Casco de madeira

Eslora: 85 m

Manga: 17 m

Puntal: 8 m

Calado: 6,95 m.

Desprazamento: 6200 t

Velocidade: 12 nós

Carbón: 800 t

Potencia: 1000 HP nominais

Dotación: 600 persoas

Armamento: 40 canóns de 60 libras (20cm)

Coiraza de ferro de 13 cm que cobre a meirande parte do casco desde 1,20 m baixo a liña de flotación ata a cuberta alta.

O 22 de maio de 1861 foi colocada a quilla desta fragata e foi botada o 19 de marzo de 1863. Entrou en servizo en 1866. O custo total ascendeu a 6.672.258 pesetas. A *Tetuán* foi a primeira fragata blindada construída nos estaleiros nacionais, en concreto en Ferrol.

Ata 1868 estivo destinada no apostadoiro da Habana. Nese ano regresou e chegou ao porto de Cádiz o día 15 de xullo, onde a sorprende a *Gloriosa*, revolución contra a raíña Isabel II. A *Tetuán* uniuse á escuadra de Topete, sublevada. En 1873 é desarmada no arsenal de Cartaxena para se someter a reparacións e obras de mellora. O 30 de decembro dese ano declárase un incendio a bordo que remata coa fragata.

### **FRAGATA BLINDADA SAGUNTO:**

Entrégase en 1869 e é dada de baixa en 1896

Casco de madeira

Eslora: 86,3 m

Manga: 17,28 m

Puntal: 8,28 m

Calado: 7,40 m

Desprazamento: 6253 t

Velocidade: 12,5 nós

Carbón: 800 t

Potencia: 800HP nominais e 3200 indicados

Dotación: 560 persoas

Armamento: 10 canóns Pallister de 22cm; 3 canóns Pallister de 18cm.

Coiraza de ferro de 15 cm que cobre a parte inferior do casco baixo e sobre a liña de flotación, formando enriba dela un reduto blindado.

Foi proxectada como fragata de hélice de 100 canóns e co nome de *Príncipe Alfonso*. Colocóuselle a quilla en 1858. En 1860 decidiuse a súa transformación en fragata acorazada. O triunfo da revolución de setembro de 1868 dálle o seu novo nome, *Sagunto*, aínda que durante un breve período de tempo recibe o nome de *Amadeo I*, ata a abdicación do Rei en febreiro de 1873. A súa transformación custou 1.401.151 pesetas.

Cando aínda estaba sen rematar, a súa tripulación uniuse ao levantamento do brigadier Pozas no arse-





nal de Ferrol en outubro de 1872, xunto á dotación doutras unidades. En 1877 foi incorporada ao servizo activo, pero ten unha curta e pouco intensa vida marítima, e en 1887 é declarada inútil para o servizo da Armada. Continuou como pontón ata 1896, ano en que foi vendida para despece.

#### **FRAGATA MÉNDEZ NÚÑEZ**

Entrégase en 1869 e é dada de baixa en 1888

Casco de madeira

Eslora: 70 m

Manga: 14 m

Calado: 6,75 m

Desprazamento: 3382 t

Velocidade: 8 nós

Carbón: 400 t

Potencia: 500HP nominais e 1449 indicados

Dotación: 450 persoas

Armamento: 4 canóns Woolwich de 250 (22cm) e 2 canóns Woolwich de 180 (20cm).

Reduto blindado de 11cm no centro do costado, protexendo a batería e a máquina.

Este buque foi en orixe a fragata de hélice *Resolución*, aínda que antes recibira o nome de *Nuestra Señora del Patrocinio*. Participa na campaña do Pacífico de 1866 e, tras volver a España, decídese blindala en 1869 e é adscrita á escuadra do Mediterráneo.

#### **FRAGATA DE HÉLICE LEALTAD**

Entrégase en 1860 e é dada de baixa en 1897

Casco de madeira

Eslora: 70 m

Manga: 14 m

Calado: 6,16 m

Desprazamento: 3075 t

Velocidade: 11 nós

Carbón: 350 t

Potencia: 500HP nominais e 1.900 indicados

Dotación: 480 persoas

Armamento: 41 canóns: 20 de 60 libras (20 cm) e 8 de 32 (16 cm) na batería principal; unha gran colisa de proa de 22 cm; 6 de cuberta lisos de 32 libras (16cm); 2 canóns raiados de 12 cm para as lanchas; 2 obuses de 15cm e 2 canóns raiados de 8cm curtos para os 4 primeiros botes.

#### **BATERÍA FLOTANTE BLINDADA DUQUE DE TETUÁN**

Entrégase en 1874 e é dada de baixa en 1900

Casco de madeira

Eslora: 43m

Manga: 9,5 m

Puntal: 2,15 m

Calado: 2,15 m

Desprazamento: 703 t

Velocidade: 6 nós

Carbón: 21 t

Potencia: 80 HP nominais e 190 indicados

Dotación: 60 persoas

Armamento: 1 canón raiado de 16cm; 4 canóns raiados de 12cm.

Coiraza de ferro de 10 cm que cubría o casco e a casamata.

Asignada á defensa de Ferrol, onde permaneceu ata que se vendeu para despece en 1900.

O 14 de outubro de 1880, sendo ministro de Mariña o contraalmirante Durán, autorizouse a construción de tres cruceiros de primeira clase con casco de ferro, que serán os primeiros buques metálicos de gran porte encomendados aos estaleiros nacionais, nunha importante aposta pola súa modernización.

Dotados de aparello complexo e gran capacidade de carboeiros, o que lles confería unha ampla autonomía, o seu deseño respondía a un tipo de buque moi estendido entre as principais Mariñas para o desenvolvemento de misións concretas de carácter colonial. De feito, o propósito orixinal era destinalos a Filipinas. Proxectados por Tomás Talleire, encargouse a súa construción aos arsenais de Ferrol e Cartaxena.

O de Ferrol fíxose cargo da fabricación da máquina de dobre expansión e 4400 CV para o *Alfonso XII*, mentres que os outros dous serían importados de Gran Bretaña.

Desprovistos de blindaxe, os chamados *Cristina* foron dotados de artillería con seis canóns de 16 cm e varias pezas menores de tiro rápido, ademais de cinco tubos lanzatorpedeiros Schwarzkopf alemáns, habituais nos buques españois da Restauración.

A construción destes tres cruceiros sufrirá grandes retrasos, polo que cando entraron en servizo xa quedarán obsoletos. Por este motivo, en novembro de 1890 aprobouse a transformación de dous deles en transportes e o terceiro como arsenal flotante, decisión que finalmente non se levou á práctica.

Como xa indicamos antes, a construción dos dous cruceiros da primeira clase adxudícase ao arsenal de Ferrol. Colocouse a quilla de ambos o 12 de agosto de 1881 nos estaleiros de Esteiro, nunha cerimonia presidida polos Reis, que deron os seus nomes aos novos buques: *Reina Cristina* e *Alfonso XII*.

Porén, as obras transcorreron en medio de grandes retrasos, debido aos problemas da siderurxia nacional





para proporcionar os materiais para os cascos. Isto fixo que a botadura do primeiro, o *Reina Cristina*, non tivese lugar ata o 2 de maio de 1886. Seguiuille o período de probas e quedou listo para o servizo o 19 de abril de 1890.

O ano seguinte o *Reina Cristina* foi destinado ao apostadoiro de Filipinas, onde permaneceu toda a súa vida marítima. Foi alí onde encallou a noite do 4 ao 5 de xaneiro de 1895 preto de Ilo-Ilo. Sufriu diversos danos e houbo dous mortos e varios feridos, pero o buque foi recuperado. Durante a guerra de 1898 foi buque insignia da escuadra ao mando do almirante Montojo no combate de Cavite. Na batalla sufriu numerosas baixas e importantes danos. Tras decidir Montojo o afundimento dos buques da escuadra, o *Reina Cristina* foi destruído polos incendios provocados pola voadura dos seus paños. En 1903 o que quedaba del foi reflotado e despezado.

O *Alfonso XII* foi botado o 21 de agosto de 1881 e entrou en servizo o 6 de xullo de 1891. Pouco despois foi enviado a Tánxer e participou na guerra de Melilla de 1893 e 1894. Ao comezar a guerra cos Estados Unidos estaba sendo reparado na Habana e non puido tomar parte nas operacións, pero se desembarcou a súa artillería para reforzar as defensas costeiras. En 1899 transformouse en buque escola de artilleiros e foi dado de baixa o 18 de maio de 1900. Foi usado como pontón carboeiro na Carraca, ata a súa venda para despece en 1907.

**Estes cruceiros tiñan as seguintes características:**

Eslora: 85m  
 Manga: 13 m  
 Puntal: 9,50 m  
 Calado: 6,70 m  
 Desprazamento: 3900 t  
 Propulsión: 4400 CV, unha máquina alternativa, unha hélice  
 Autonomía 4300 millas  
 Tripulación: 374 persoas  
 Aparello: de goleta con 3 paus e superficie bélica de 962,42 m

Armamento: 6 canóns Hontoria de 160 mm, 2 canóns de 57mm; 2 canóns Nordenfelt de 42mm, 6 canóns Hotchkiss de 37mm; 2 metraladoras e 5 tubos lanzatorpedos

Deste mesmo período de finais do século XIX son tamén os cruceiros da clase *Velasco* e *Reina Regente*, dos que en Ferrol se constrúen dous: o *Isabel II* e o *Alfonso XIII*.

**CRUCEIRO DE SEGUNDA CLASE ISABEL II**

É dado de alta en 1886 e de baixa en 1902. Tiña as seguintes características:

Dimensións: 64 x 9,7 x 3,9 m  
 Desprazamento: 1150 t  
 Propulsión: 4 caldeiras, unha máquina alternativa, unha hélice  
 1500 CV  
 1132 m de vela  
 Velocidade: 14 nós  
 Dotación: 180 persoas  
 Sen coiraza  
 Armamento: 4 canóns Hontoria de 120 mm, 2 canóns de desembarco de 70 mm, 4 metraladoras, 2 tubos lanzatorpedos

**CRUCEIRO PROTEXIDO DE PRIMEIRA CLASE ALFONSO XIII**

É dado de alta en 1898 e de baixa en 1900. Tiña as seguintes características:

Dimensións: 97,3 x 15,4 x 5,9 m  
 Desprazamento: 4664 t  
 Propulsión: 2 máquinas horizontais Thompson de tripla expansión, 2 hélices  
 11598 CV a tiro forzado  
 Velocidade: 20 nós  
 Dotación: 420 persoas  
 Coiraza: cuberta protectora de 50 mm na parte alta e 75 mm na zona inclinada. De 90 a 125 mm adicionais protexendo as caldeiras, máquinas e paños.  
 Armamento: 4 canóns de 203 mm, 6 canóns Hontoria de 120 mm, 6 canóns Nordenfelt de 57 mm, 1 canón Nordenfelt de 42 mm, 2 metraladoras, 5 tubos lanzatorpedos.



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Español de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rua Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# CONSTRUCCIÓN NOS ESTALEIROS DE IZAR ANTIGA BAZÁN, E ASTANO, S.A. NO SÉCULO XX

PRIMITIVO B. GONZALEZ LÓPEZ  
ANTONIO SALAMANCA GIMÉNEZ

**F**inalizaba o ano 1900 e canda el aquel século XIX –desastroso para España e singularmente para a nosa Mariña– que comezara coa destrución da escuadra en Trafalgar e remataba con outra non menos lamentable.

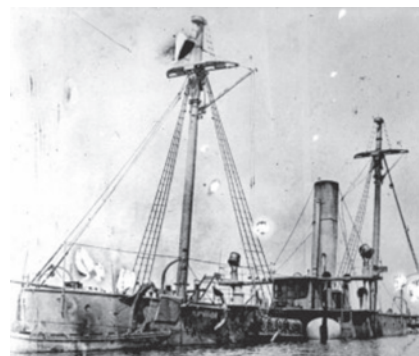
Os nosos mellores buques de guerra, que xa non valían para moito –os da escuadra do almirante Cervera–, foran afundidos o día 3 de xullo de 1898 á saída da enseada de Santiago de Cuba por parte da escuadra estadounidense do almirante Sampson. Eran os cruceiros acorazados de aproximadamente 7000 toneladas de desprazamento e 18 nós de velocidade *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo* e *Vizcaya*, construídos nos estaleiros Nervión de Bilbao e o *Cristóbal Colón*, construído en Ansaldo, Xénova. Alí afundíronse tamén os modernos –para a súa época– contratorpedeiros *Furor* e *Plutón*, de 370 toneladas o primeiro e 400 o segundo, ambos de 26 nós de velocidade. Eran deste tipo os primeiros destrutores do mundo, invento do capitán de navío asturiano residente en Ferrol D. Fernando Villamil Fernández Cueto, que faleceu gloriosamente nese combate.

Naquela guerra inútil –entre outras razóns por falta dunha escuadra axeitada–, xa foran afundidos os buques da escuadra do almirante Montojo pola escuadra do comodoro Dewey o 1 de xuño dese mesmo ano en Cavite, na illa de Luzón, en Filipinas. Estes eran os máis importantes: os cruceiros protexidos *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón* de 1046 toneladas e 10 nós, construídos en Inglaterra; os cruceiros non protexidos *Reina Cristina*, de 3540 toneladas e 10 nós, construído en Ferrol; o *Antonio de Ulloa*, de 1152 toneladas, sen máquinas útiles, construído en La Carraca e o *D. Juan de Austria*, do mesmo desprazamento e 13 nós, construído en Cartaxena; o cruceiro *Castilla*, de 3260 toneladas, con casco de madeira e con máquina inservible, construído en La Carraca e o aviso *Marqués del Duero*, de 500 toneladas e 10 nós, construído en Francia.

No albor do novo século, a impresión causada pola penosa derrota era desoladora na cidade departamental. Dela e do seu entorno procedían máis das tres cuartas partes da dotación de 2160 persoas da flota destruída só en Santiago de Cuba. O desánimo, a desidia e as penurias presupostarias ralentizaban e anula-



▲ Cruceiro acorazado *Infanta María Teresa*



▲ Cruceiro protexido *Isla de Cuba*



▲ Cruceiro protexido *Isla de Luzón*



▲ Cruceiro *Isabel II*



▲ Cruceiro *Alfonso XII*

ban a actividade de construción naval nos estaleiros da ría que, aínda que de forma bastante modesta, experimentara un certo rexurdimento na derradeira parte do século que finalizara.

Efectivamente, do período da Restauración data a construción en Ferrol do cruceiro *Isabel II*, botado o 19 de febreiro de 1886, único dos seis do mesmo tipo e época, os primeiros de certa entidade con casco de ferro que se construíron en España. A súa construción foi dirixida polos enxeñeiros navais Comerma e Rechea nos estaleiros da Armada, onde agora están situados os de Izar-Ferrol. Na súa construción utilizáronse por primeira vez en España as remachadoras hidráulicas. Este buque cumpriu destacadas misións en Guinea e Tánxer e cumpriu mellor que ben o seu cometido en San Xoán de Porto Rico en 1989 fronte ás unidades navais de EE.UU., de moito maior porte e moito mellor dotadas.

Entre 1881 e 1889 construíronse os cruceiros *Alfonso XII* e *Reina Cristina*, buques de escasa ou nula utilidade que, non obstante, foron catalogados como cruceiros de primeira clase. O *Alfonso XII* atopábase en 1898 no porto da Habana, pois non podía navegar, e ao *Reina Cristina* pasáballe o mesmo, pero no porto de Santiago de Cuba. O 10 de marzo de 1895 desaparecera con toda a súa tripulación como consecuencia dun forte temporal na ruta de Tánxer a Cádiz –pénsase que por causa da súa deficiente estabilidade– o tamén cruceiro *Reina Regente*, de 4725 toneladas e 20,4 nós, que fora botado en 1887 en Clydebank, Inglaterra.

Malia tan crítica deficiencia, decidiuse construír dúas copias xemelgas: unha en Ferrol, o *Alfonso XIII*, botado en 1891, e outro o *Lepanto*, que se botou en Cartaxena en 1892. De ambos comentouse que dificilmente se poderían atopar aberracións semellantes en toda a lista de unidades da Armada. O *Alfonso XIII* apartouse do servizo en 1900, e o *Lepanto* rematou a súa curta existencia en 1910 despois de ter servido de pontón en Cartaxena.

Aconteceu que en 1895, o día 6 de agosto, o cruceiro *Infanta Teresa* tocou fondo na entrada da ría, sufrindo unha importante avaría que o ministro de Mariña decidiu reparar nos estaleiros privados Nervión, onde fora construído o buque. A decisión de beneficiar a uns estaleiros privados en prexuízo dos magníficos do Estado en Ferrol causou un tremendo rexeitamento entre a poboación que foi apoiado pola corporación





municipal. Creouse unha Xunta Popular de Defensa e producíronse unha serie de conflitos sociais. Unha comisión presidida por Joaquín Becerra Armesto consegue entrevistarse coa raíña rexente Dona María Cristina e, grazas ao seu apoio, conséguese o encargo de doce caldeiras para o vapor *Pelayo* e a promesa do presidente do Consello de Ministros, Cánovas del Castillo, de construír en Ferrol un novo cruceiro *Reina Regente*. Autorízase a súa construción o 11 de decembro do mesmo ano. A quilla deste buque, de 5871 toneladas, colócase o 19 de marzo de 1897. O deseño era do enxeñeiro da Armada D. José Torelló. A guerra do 98 e os conseguintes recortes presupostarios ocasionaron que a súa botadura se retrasase até o 20 de setembro de 1906. Non puido ser rematado ata que a Sociedad Española de Construcción Naval se fixo cargo dos estaleiros do Estado, e finalmente foi entregado á Armada o 8 de outubro de 1910, tras cerca de catorce anos de traballo.

Tamén por Real Orde, xa do 17 de setembro de 1887, dispuxérase a construción de tres cruceiros acorazados similares ao *Infanta María Teresa*. Deles, o que se ía chamar *Cardenal Cisneros* correspondía aos estaleiros de Ferrol. Os traballos comezaron con increíble lentitude, o que permitiu ao enxeñeiro naval D. José Castelló realizar unha remodelación total do proxecto inicial, aumentando así o desprazamento a 7500 toneladas. A quilla foi colocada o 1 de setembro de 1890, e non se chegou a botar o barco ata o 19 de marzo de 1897, de xeito que non puido ser entregado ata o 30 de marzo de 1903. Desgraciadamente, dous

anos e medio máis tarde, o 28 de outubro de 1905 mentres navegaba de Muros a Ferrol, o buque perdeu nos baixos de Meixidos ao bater cunha agulla non cartografada que esgazou máis de 50 metros da súa obra viva. Houbo sorte e toda a tripulación puido ser salvada.

Mostra tamén da desidia e as penurias presupostarias foron os retrasos na construción dunha serie de tres canoneiros-torpedeiros de 823 toneladas e 19 nós, encargados en abril de 1891 ao estaleiro Vila Hermanos da Graña. Os buques foron botados en 1896, pero non foron entregados ata o período comprendido entre 1902 e 1904. Eran o *Marqués de la Victoria*, o *Alvaro de Bazán* e o *Doña. María de Molina*, proxectados polo que era naquel tempo o director técnico do estaleiro Vila Hermanos, o grande enxeñeiro da Armada D. Andrés Avelino Comerma. Con anterioridade, entre 1891 e 1892, o mesmo estaleiro botara unha serie de outros tres canoneiros-torpedeiros de 562 toneladas e 18 nós. Eran o *Galicia*, o *Vicente Yáñez Pinzón* e o *Marqués de Molins*.

Pode vir aquí ao caso lembrar que pouco tempo antes, desde 1873 ata 1879, xa se construíra o dique seco *da Campá* ou *de San Xiao* –chamábase dun ou outro xeito pola proximidade á igrexa, hoxe concatedral–, o máis grande de España naquel tempo. O devandito dique foi tamén proxectado e a súa construción dirixida por D. Andrés A. Comerma, nome que aparece decote ligado aos máis destacados avances técnicos no Ferrol do seu tempo.



◀ O dique de San Xiao, o da Campá, obra de Andrés Avelino Comerma. Ao fondo a concatedral que lle da o nome.



Como se pode deducir, a finais do século XIX a situación social era lamentable nunha cidade que nacera e crecera arredor da construción naval e dunha Mariña que estaba agora moi decimada e que ademais perdera agora o interese da opinión pública e de moitos políticos. Grazas precisamente á miopía e estreiteza de mente deses políticos, ao non ter apoiado o destino de fondos para a construción de buques modernos e capaces, producírase o desastre do 98. E mentres uns poucos barcos a medio construír case agonizaban nas bancadas ou nos peiraos, a poboación, que era dunhas 25000 persoas, estaba estancada e sen posibilidades de desenvolvemento.

### Comeza o século XX. A Lei Ferrándiz. O Programa de Maura.

A pesar do dito anteriormente, algúns políticos como D. Antonio Maura e D. Joaquín Sánchez de Toca –sendo este ministro de Mariña en 1903– comprenderon moi ben os problemas marítimos de España, entre eles a necesidade de reconstruír o poder naval perdido. Os ministros de Mariña dos sucesivos gobernos foron presentando programas máis ou menos ambiciosos que foron rexeitados un detrás do outro ata que, por fin, o 7 de xaneiro de 1908, quedou aprobada a coñecida como *Lei Ferrándiz*. Ferrándiz era ministro de Mariña mentres Antonio Maura era presidente do Goberno.

Por esta lei dispúñase dun orzamento de 200 millóns de pesetas para a construción durante oito anos dunha nova escuadra en España formada por tres acorazados de 15000 toneladas, tres destrutores de 380 toneladas, catro canoneiros de 800 toneladas, vinte e catro torpedeiros de 190 toneladas e dez gardacostas. Incluíase ademais a modernización dos estaleiros de Cartaxena e Ferrol e a construción neste último dun dique seco con capacidade para acorazados de 20000 toneladas.

A Antonio Maura correspóndelle en gran parte o mérito de ter impulsado o devandito programa con tan importantes consecuencias para a nosa Mariña e, por suposto, para Ferrol. O recoñecemento público deste mérito semella ser aínda unha débeda histórica. A construción foi adxudicada mediante concurso á recentemente creada Sociedad Española de Construción Naval (S.E.C.N.), sociedade hispano-británica na que participaban como socios cunha participación do 40% as empresas inglesas Vickers Ltd., Armstrong



▲ O acorazado *España* na súa botadura en 1912

Whitworth e John Brown Ltd. Para a realización do traballo esta sociedade faríase cargo dos estaleiros da Armada, como así foi no caso de Ferrol o 23 de xuño de 1909. Dotouse ao estaleiro de novos peiraos, dunha nova bancada de 180 metros para construír dous cascos a un tempo e modernizáronse todos os talleres. O novo dique, de 184 metros de lonxitude e 31 de ancho na parte alta, inaugurouse en 1913 co nome de *Dique Reina Victoria Eugenia*.

A Ferrol destinouse a construción dos tres acorazados, que comezou coa maior dilixencia tan pronto como se dispuxo da imprescindible adaptación da bancada. O deseño era de Vickers Ltd., con 139 metros de eslora máxima, 24 metros de manga, 7,7 de calado y 15700 toneladas de desprazamento, similar aos da clase HMS Dreadnought, aínda que de menor tamaño. A quilla do primeiro, o *España*, foi colocada o día 5 de decembro de 1909 e botouse o barco o 5 de febreiro de 1912. Ese mesmo día púxose a quilla do *Jaime I*, que sería o terceiro da serie, e que foi botado o 21 de setembro de 1914. Na bancada contigua puxérase a quilla do segundo, o *Alfonso XIII*, o 23 de febreiro de 1910, que foi botado o 7 de maio de 1913. O *España* foi entregado á Mariña en outubro de 1913, o *Alfonso XIII* o 16 de agosto de 1915 e o *Jaime I*, entre outras cousas por falta da súa artillería principal, non puido ser entregado ata despois de finalizada a I Guerra Mundial, en setembro de 1921. Nas fotografías da época xa se aprecia a popular silueta da despois chamada *machina* de Bazán, guindastre flotante de *colo de cisne* que, restaurada numerosas veces, tantos servizos prestou en toda a Ría ata ben entrado o derradeiro cuarto do século pasado.

O acorazado *España* encallou na costa de Marrocos, preto do cabo Tres Forcas, o 23 de agosto de 1923 e



non puido ser recuperado. En 1931, ao chegar a República, ao *Alfonso XIII* mudóuselle o nome polo de *España*. Este perdeuse o día 30 de abril de 1937 ao bater cunha mina. O *Jaime I* foi case totalmente destruído por unha explosión en Cartaxena o 17 de xuño de 1937 e foi dado de baixa en 1939.

### A Lei Miranda.

Fracasado o ambicioso programa do doutor Gimeno y Cabañas, ministro da Mariña en 1913, no que se contemplaba a construción de tres acoirazados de 21000 toneladas, e unha vez que se fixo cargo da carteira o vicealmirante D. Augusto Miranda, presentou este un novo programa naval que non sería aprobado ata 1915. Namentres, e coa fin de que o estaleiro de Ferrol non quedara sen traballo despois da botadura do *Jaime I*, aprobouse en xullo de 1914 a construción dun cruceiro para misións de embaixada, exploración e apoio de flotillas. Ese cruceiro sería o *Reina Victoria Eugenia*. A súa quilla colocouse o 31 de marzo de 1915. A súa botadura non foi posible ata 1920 a consecuencia de Guerra Mundial, e a súa entrega realizouse a principios de 1923. Desprazaba 5600 toneladas, tiña 141 metros de eslora, 15,2 de manga e 5,6 de calado. Cunha potencia de 25000 CV acadaba os 26 nós de velocidade. En 1931 pasou a chamarse *República* e en 1937 cambiou de novo o seu nome polo de *Navarra*.

Pero volvamos ao novo programa naval coñecido como *Lei Miranda*, aprobado finalmente o 15 de febreiro de 1915. Comprendía a construción de: catro cruceiros rápidos en dous grupos de dous, seis contratorpedeiros en dúas series de tres, vinte e oito submarinos, tres canoneiros e dezaioito gardacostas. Previábase tamén unha partida para a mellora de diques e arsenais.

Os dous primeiros buques serían os cruceiros *Blas de Lezo*, cuxa quilla foi colocada a finais de 1915 en Ferrol, e o *Méndez Núñez*, cuxa quilla foi posta, tamén en Ferrol, en 1920. A construción destes buques prolongouse de forma interminable. Tras sete anos na bancada, en 1922 botouse o previsto como *Blas de Lezo*, ao que en 1924 se lle cambiou o nome polo de *Méndez Núñez* co obxecto de conmemorar o seu centenario, e ao *Méndez Núñez* púxoselle o nome de *Blas de Lezo*. O desprazamento destes buques era de 4780 toneladas. Tiñan 141 metros de eslora, 14 de manga e 4,7 de calado. Queimaban combustible mixto, carbón e petróleo, e cunha potencia de 43000 CV en catro eixes, alcanzaban 29 nós. O *Blas de Lezo* perdeuse en xullo de 1932 nos baixos de Centolo no transcurso dunhas manobras preto do cabo Fisterra.

### Os cruceiros da Lei Cortina.

Mediante a *Lei Cortina*, de 11 de xaneiro de 1922, habilitáronse créditos para proseguir coa construción da segunda serie de cruceiros da *Lei Miranda*, que agora se modificaban aumentando o seu tamaño ata un máximo de 9300 toneladas, con 176,6 metros de eslora, 16,6 de manga e 5 de calado, cunha potencia de 83000 CV e con turbinas Parson que, con catro liñas de eixes, permitíanlles acadar os 34 nós. Foron o *Príncipe Alfonso* e o *Almirante Cervera*, que serían construídos en Ferrol.

Colocouse a quilla do primeiro en novembro de 1922 e a do segundo en marzo de 1923. Foron botados respectivamente en xaneiro e outubro de 1925 e entregados en outubro de 1927 e setembro de 1928. Construíuse ademais un terceiro cruceiro en virtude do programa do ministro, o vicealmirante D. Honorio Cornejo, aprobado en marzo de 1926. A quilla foi colocada en Ferrol en 1927 e o barco foi botado en maio de



◀ Cruceiro Reina Victoria Eugenia





Ateneo Ferrolán  
 Instituto de Estudos para a cultura  
 Fundado en 1879  
 C/ Rúa do Comercio 20204, Ferrol  
 www.ateneoferrolan.org



◀ Operarios durante a montaxe dunha torreta no cruceiro *Almirante Cervera*

1928 e entregado á Mariña en febreiro de 1930. Era o *Miguel de Cervantes*. Daqueles tres barcos chegouse a dicir que eran os máis fermosos e elegantes da Mariña española. En 1931 cambiouse o nome ao *Príncipe Alfonso* polo de *Libertad*, e en 1939 volvéusele cambiar polo de *Galicia*.

Así, os anos vinte foron anos de auxe para a Mariña que, contando cos buques antes mencionados, con doce submarinos e ata dez magníficos destrutores construídos en Cartaxena ata o ano 1930, ademais doutras unidades –entre elas o primeiro portaavións *Dédalo*–, chegou a contar como a terceira ou cuarta potencia naval en Europa, acadando un prestixio internacional similar ao que tivera no século XVIII, cando era segunda ou terceira no mundo, ou na segunda metade do século XIX, cando se podía considerar como terceira ou cuarta, xusto na época da campaña do Pacífico (1862-1871), coa nosa intervención en México e despois en Perú e Chile, baixo o mando de Méndez Núñez.

O entusiasmo debeu chegar a ser tal que no programa naval elaborado en 1930, mentres era ministro de Mariña o almirante D. Salvador Carvia y Caravaca –que en 1926 fundara a Escuela de Guerra Naval–, prevíase a construción ao longo de catorce anos de catro acorazados de 29000 toneladas, dous portaavións de 15000 toneladas, dous cruceiros pesados tipo *Canarias*, seis cruceiros lixeiros, trinta e seis destrutores, sesenta e catro submarinos e sesenta e seis buques auxiliares (minadores, dragaminas, remolcadores, petroleiros auxiliares, etc.). Coa chegada da República en 1931 o programa foi arquivado e esquecido definitivamente.



▲ Os cruceiros *Galicia* e *Cervantes* durante unha reforma (c. 1941).

En previsión das necesidades para grandes cruceiros, alongouse o dique *Reina Victoria Eugenia* de Ferrol ata 205 metros. As obras finalizaron en 1927. Daquela época é tamén a decisión de construír unha canle de experiencias hidrodinámicas para o deseño dos buques de guerra e mercantes, decisión adoptada en 1921 polo ministro de Mariña Fernández Prida. A canle debía ser instalada en Ferrol, no lugar onde a S.E.C.N tiña o seu maior estaleiro pero, un tempo despois, en función de que debería atender as necesidades de todos os estaleiros, decidiuse que fose instalado no Prado, preto de Madrid. As obras comezaron en 1928 e remataron en 1934.





### Os cruzeiros *Canarias*, *Baleares* e *Ferrol*.

Por Real Decreto de 9 de xullo de 1926, sendo ministro de Mariña o vicealmirante Cornejo, autorizábase a construción de tres cruzeiros do chamado *tipo Washington*, de aproximadamente 10000 toneladas. Chamáranse *Canarias*, *Baleares* e, segundo parece, o terceiro ía levar o nome de *Ferrol*. O 15 de agosto de 1928 colocouse en Ferrol a quilla dos dous primeiros, de proxecto inglés. A crise económica de 1929, que tamén afectou a España, ocasionou retrasos na construción, de xeito que a botadura do *Canarias* non tivo lugar ata maio de 1931 e a do *Baleares* efectuouse en abril de 1932. O *Canarias*, co seu armamento aínda sen completar, incorporouse á Armada no verán de 1936 e o *Baleares*, tamén sen rematar, incorporouse en xaneiro de 1937. Este último afundiuse o 6 de marzo de 1938 ao ser alcanzado por un ou varios torpedos.

O *Canarias*, que xa realizara as súas probas de mar en 1934, prolongou a súa vida activa por uns 40 anos, ata que en 1975 foi dado de baixa. Foron estes os mellores buques construídos pola S.E.C.N, e xa non terían parangón ata a construción na década de 1980 do portaavións *Príncipe de Asturias*. Estes cruzeiros tiñan un desprazamento máximo de 13300 toneladas, 193,9 metros de eslora, 19,5 metros de manga e 6,5 metros de calado. Tiñan unha potencia susceptible de chegar aos 92000 CV, acadaban os 33,7 nós, e a súa autonomía era de 8000 millas a 15 nós. A dotación inicialmente prevista era de 800 homes, pero anos despois chegaron a estar a bordo case 1200.

Do cruzeiro *Ferrol* nunca chegou a se poñer a quilla. Como consecuencia dun estudo realizado en 1928 pola Escuela de Guerra Naval, decidiuse cancelar a construción do terceiro cruzeiro da serie e aplicar o orzamento correspondente á construción de cinco destrutores.

### A época da República. A construción de buques de guerra para a exportación.

En prol dun programado pacifismo –tal como se establecía na nova constitución, “*España renuncia a la guerra como instrumento de política internacional [...]*”–, non se prestou aparentemente moita atención á política naval militar, aínda que, como veremos, só aparentemente. Continuouse coa construción dos cruzeiros tipo *Canarias* e de varios destrutores. Irrompeuse



▲ O cruzeiro *Canarias*: arriba, no estaleiro xunto ao *Baleares* ; na seguinte imaxe, na súa botadura en maio do 1931; a continuación, remate de traballos no dique seco e, abaixo, atracado en porto.



no mercado da exportación coa construción nos estaleiros da S.E.C.N de Ferrol dos canoneiros *Guanajato* e *Querétaro* para México, e realizáronse outras xestións exportadoras importantes como as que tiñan por obxecto a venda dun petroleiro á Armada arxentina. Chegouse a construír un submarino en Cádiz que acabou por venderse a Turquía, e deu bo resultado. Na época da República construíronse tamén un bo número de unidades auxiliares para a Armada en estaleiros privados e da S.E.C.N. Concretamente en Ferrol construíronse os dous alxibes de 1000 toneladas *A-1* e *A-2* do magnífico buque hidrográfico *Tofiño*. En Matagorda construíuse o outro, o *Malaspina*.

En 1932, sendo ministro de Mariña o Sr. Giral Pereira, unha comisión nomeada de xefes e enxeñeiros da Armada, baixo a dirección do capitán de navío D. Enrique Pérez y Fernández Chao, realizou un magnífico traballo técnico e económico sobre a conveniencia de modernizar e construír buques de todos os tipos, ampliar bases e construír diques, etc. De tan concienciado traballo, no programa naval do ministro Giral de 1933 só se abordou a construción dun submarino, o *D-1*, prototipo da S.E.C.N de Cartaxena, que debía estar rematado no prazo de tres anos. En xullo de 1936 estaba construído o casco e algúns elementos propulsores, pero aínda quedaba moito por facer.



▲ Botadura do *Guanajato*, un dos canoneiros construídos para México



▲ Minador *Vulcano*

O plan naval do ministro Rocha García en 1934 prevía a construción doutros dous submarinos *D-1*, pero quedaron en suspenso polo momento en 1936. O devandito plan comprendía tamén a construción de dous buques minadores que foron encargados á S.E.C.N de Ferrol en 1934 e que foron botados en 1935. Foron o *Júpiter* e o *Vulcano*, en cuxa construción utilizouse por vez primeira en España a soldadura eléctrica. Desprazaban 2100 toneladas con 100 metros de eslora, 12,5 de manga e 3,6 de calado. Tiñan unha potencia de 5000 CV e alcanzaban os 18 nós.

En 1935, sendo ministro o Sr. Royo Villanova, ordenouse a construción en Ferrol doutros dous minadores do mesmo tipo que os anteriores. Foron o *Marte* e o *Neptuno*. Comezou a súa construción inmediatamente. O *Marte* foi botado o 19 de xuño de 1936. O *Neptuno* non se botou ata decembro de 1937, e foi entregado á Armada en 1939.

### O derradeiro plan naval da República.

O derradeiro plan naval da República data do 11 de xaneiro de 1936 e foi asinado polo vicealmirante D. Antonio Azarola Grusillón, que precisamente en xullo de 1936 era xefe do arsenal de Ferrol e foi posteriormente sometido a consello de guerra e fusilado o 4 de agosto. Está soterrado en Vilagarcía de Arousa.

O devandito plan naval era realmente un plan laboral para non parar a actividade dos estaleiros da S.C.E.N. Como consecuencia del adxudicouse á factoría de Ferrol a construción de dous canoneiros minadores, o *Eolo* e o *Tritón*, do tipo do *Marte* pero de só 1500 toneladas e 90 metros de eslora. A súa velocidade era de 19,5 nós. Botáronse en agosto de 1939 e febreiro de 1940 e foron entregados en 1942 e 1943. Despezáronse trinta anos despois. Foron o derradeiro encargo da Armada á S.E.C.N.



▲ Minador *Marte*





## A Guerra Civil Española 1936-1939.

No que respecta á factoría de Ferrol, a actividade foi moi intensa. Entre outras obras reactivouse o vello acorazado *España*, finalizáronse os cruceiros *Canarias* e *Baleares*, que quedaron rematados no ano 1936, modernizouse o *República* mediante a construción dunha nova superestrutura e a modificación das súas caldeiras, que pasaron a ser 8 en lugar de 12, eliminando así a alternativa de queimar carbón, deixando xa soamente a do petróleo. Este buque quedou rematado en 1938 co novo nome de *Navarra*. Este buque non foi dado de baixa ata 1954.

Continuouse ademais coa construción dos minadores iniciados pola República e armáronse buques pesqueiros e mercantes para facer as funcións de dragaminas, gardacostas e cruceiros auxiliares, en total máis de 50 unidades. Entre as transformacións máis importantes conta a do moderno buque a motor *Mar Cantábrico*, ao que se lle montaron oito canóns, entre outro armamento, e que quedou rematado en agosto de 1937. Estudáronse tamén cinco proxectos de destrutor para a súa posible construción durante ou despois do conflito. Non chegaron a saír polo momento do papel.

## O plan de 1939. A empresa nacional Bazán.

Rematou a confrontación e xurdiu un novo plan naval, o de 1939, máis ambicioso que ningún, que chegou a ser cualificado como *o plan da Mariña Imperial*. Prevíase executalo en once anos cun investimento anual de 500 millóns de pesetas, en total 5500 millóns. Dentro del incluíase a construción de catro acorazados de 35000 toneladas, catorce cruceiros, cincuenta e catro destrutores, trinta e seis torpedeiros, cincuenta submarinos e cen lanchas rápidas torpedeiras, ademais de buques auxiliares, reforma e construción de bases navais, melloras de estaleiros e talleres do Estado, etc.

O devir da II Guerra Mundial e a súa evolución final causaron que aquel programa non pasara de quimera. Non obstante, dado que a S.E.C.N chegara ao fin do seu cometido, decidiuse a nacionalización total da industria naval militar e constituíuse un órgano estatal de xestión das factorías denominado Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares (C.O.C.N.M), que asumiu esa xestión até 1947, ano en que se constituíu a empresa nacional Bazán de construcións navais



▲ *Mar Cantábrico*

militares, incluída no INI. Cómpre indicar, porén, que a Bazán xa fora creada en 1942 por lei do 11 de maio.

O C.O.C.N.M. comezou por ampliar e modernizar as factorías, baixo unhas circunstancias moi difíciles. No caso de Ferrol reconstruíuse a bancada número 1, na que antes se construíra o *Canarias*, pero substituíndo o firme de madeira por formigón. Xunto a ela, sobre o espazo de dúas bancadas, preparouse un xigantesco plano inclinado de formigón de 260 metros de largo por 110 de ancho que permitiría construír varios buques a un tempo, coa provisión axeitada de guindastres e medios de alcance. Ao mesmo tempo construíronse novos talleres de caldeirería, maquinaria e forxa e construíronse novos peiraos. Estaban previstos novos diques que se deixaron para máis adiante.

Ao mesmo tempo reparábanse os buques que quedaran deteriorados e procedíase á modernización dos cruceiros *Miguel de Cervantes*, *Galicia* e *Méndez Núñez*. O que foi director da factoría e posteriormente fundador de Astano, D. José María González Llanos, a quen debe tanto o prestixio acadado pola construción naval en Ferrol, chegou a escribir o seguinte na revista *Ingeniería Naval*:

*“Los buques han quedado prácticamente reconstruidos y en espléndidas condiciones de servicio, y a pesar del elevado coste de los trabajos y del tiempo requeridos para llevarlos a cabo, no cabe duda que han permitido recuperar estos dos hermosos cruceros en precio y plazo mucho más reducidos que los necesarios para construir unos nuevos equivalentes”.*

O desprazamento máximo dos dous primeiros quedou en 9660 toneladas e, con 80000 CV, chegaron



a acadar os 33 nós de velocidade. O *Galicia* saíu a probas en xullo de 1944 e o *Miguel de Cervantes* en 1945. O *Cervera* non foi modernizado. O *Miguel de Cervantes* deuse de baixa en 1964, o *Cervera* en 1965 e o *Galicia* en 1970.

Tamén se modernizou o *Méndez Núñez*, que foi transformado en cruceiro antiaéreo. A modernización comezou en 1943. Seis das súas caldeiras foron transformadas para queimar petróleo, e as outras seis quedaron para carbón. O buque permaneceu activo ata 1936.

### O novo plan de 1941.

Moito máis modesto que o anterior, este plan contemplaba a construción de sete dragaminas de 640 toneladas, oito canoneiros de 1700 toneladas, nove torpedeiros de 1100 toneladas, nove destrutores de 2050 toneladas, proxecto de Ferrol, e nove superdestrutores de 3060 toneladas, tamén proxecto de Ferrol. Dos sete dragaminas, dous construíronse en Ferrol: o *Tambre* e o *Guadalete*. Os outros cinco (*Bidasoa*, *Nervión*, *Lérez*, *Segura* e *Ter*) foron construídos en Cartaxena. Todos eles foron entregados entre 1946 e 1948.

A construción dos buques de 1100 toneladas foi asignada a Ferrol. Foron os de tipo *Audaz*. O resto chamábanse *Osado*, *Meteoro*, *Rayo*, *Furor*, *Ariete*, *Temerario*, *Intrépido* e *Relámpago*. A quilla de todos eles foi colocada en 1945, e o *Audaz* foi botado en 1951. Os cinco primeiros entregáronse entre 1954 e 1955. Os catro seguintes botáronse entre 1955 e 1961, entrando xa dentro do programa de modernización acordado con EE.UU.

Os canoneiros de 1710 toneladas correspondían a un deseño esbozado en 1940 pola Dirección General de Construcións Navais Militares, pero o desenvolvemento definitivo completo foi realizado na oficina

técnica da factoría de Ferrol. Ordenouse a construción da primeira serie de catro en setembro de 1941 e da segunda serie, tamén de catro, en outubro de 1943. Os catro primeiros foron botados de forma espectacular nun mesmo día, o 3 de agosto de 1944. Os seus nomes eran *Pizarro*, *Hernán Cortés*, *Vasco Núñez de Balboa* e *Martín Alonso Pinzón*. O ano seguinte botáronse en Ferrol os catro buques da segunda serie: o *Magallanes*, o *Vicente Yáñez Pinzón*, o *Sarmiento de Gamboa* e o *Legazpi*. O seu desprazamento máximo era de 2240 toneladas. Tiñan 95 metros de eslora, 12 de manga e 3,4 de calado. Cunha potencia de 6000 CV, acadaban 20,5 nós de velocidade e a súa autonomía a velocidade de cruceiro era de 6000 millas. Foron buques realmente bos para o seu tempo, ben proxectados e de bo comportamento. Entregáronse á Armada entre 1946 e 1951. Modernizáronse dentro do programa acordado con EE.UU. soamente dous deles, o *Vicente Yáñez Pinzón* e o *Legazpi*. Os outros despezáronse a partir de 1963. O *Legazpi* foi dado de baixa en 1978 e o *Vicente Yáñez Pinzón* aínda navegaba en 1980.

Non se chegou a construír ningún dos nove destrutores programados de 3060 toneladas, e dos de 2050 toneladas só se construíron tres, que foron o *Oquendo*, o *Roger de Lauria* e o *Marqués de la Ensenada*, cuxa quilla foi colocada no verán de 1951. Isto foi así a pesar de que se fixera o pedido dos nove buques ao estaleiro de Ferrol en 1944.

O proxecto era tamén de Ferrol. Os buques tiñan 116,5 metros de eslora, 11 de manga e 3,85 de calado. Contaban con 60000 CV e debían acadar os 39 nós de velocidade. A construción alongouse de forma case indefinida nas bancadas até a botadura do *Oquendo* en 1956. O proxecto sufriu considerables transformacións pedidas pola Mariña e como consecuencia delas o desprazamento estándar subiu a 2600 toneladas, cun máximo de máis de 3000. A súa estabilidade resultou deficiente e a velocidade só superou os 30 nós. Realí-



◀ Dragaminas *Guadalete*.





záronse outras modificacións que reduciron pesos altos e eliminaron unha das montaxes de artillería, polo que a entrega se retrasou até 1961. Os outros dous buques botáronse en 1958 e 1959, e posteriormente foron modificados en Cartaxena dentro do programa de modernización acordado con EE.UU. Despois da modernización deron excelentes resultados na década de 1970. De todas maneiras, á vista dos dubidosos resultados, en 1953 xa se cancelara a construción dos outros seis buques previstos no programa de 1941.

Nos anos da posguerra construíronse en estaleiros da ría de Ferrol outros buques auxiliares para a Armada, tales como remolcadores e patrulleiros. Na factoría de Astano construíronse os gardacostas *Centinela* e *Serviola*, procedentes de pesqueiros.

### Acordo de cooperación con EE.UU. Ruptura do illamento co exterior e a modernización da flota.

Foi asinado en setembro de 1953. Significou certo grao de ruptura do noso illamento con e desde o exterior, xa que paralelamente se restableceron relacións diplomáticas e comerciais cos países que retiraran as súas embaixadas en 1946. Con isto puidemos dalgún xeito tratar de prescindir da nosa relativa e obrigada autosuficiencia en aspectos técnicos xa que para os buques que se construían e reparaban houbo que realizar o deseño e a fabricación propia de varios equipos, experiencia que se perdeu en moitos casos e posiblemente non se aproveitou convenientemente para a potenciación da nosa nacente industria complementaria do sector naval e doutros.

Como consecuencia do acordo, poucos anos despois desenvolveuse un programa conxunto de modernización dun bo número dos nosos buques de guerra coa incorporación de armas e equipamento procedente dos stocks estadounidenses. O programa finalizou en 1963 e supuxo unha importante experiencia para os estaleiros de Bazán coa remodelación dos buques e o estudo e montaxe dos novos equipamentos. En particular a Ferrol correspondeulle a modernización dos nove buques do tipo do *Audaz*, que pasaron a ter un desprazamento máximo de 1550 toneladas e se clasificaron despois como destrutores antisubmarinos. Tamén en Ferrol foron modernizados os canoneiros *Vicente Yáñez Pinzón* e *Legazpi*, que pasaron a clasificarse como fragatas antisubmarinas.



▲ De arriba abaixo: destrutor *Oquendo*, destrutor *Roger de Lauria* e fragata *Vicente Yáñez Pinzón*.



▲ Seis cascos da clase *Audaz* no asteleiro ferrolán.



### O plan de 1964. A construción das fragatas tipo *Baleares* F-70.

Despois de varias aproximacións a finais da década de 1950, por fin, en novembro de 1964 a Junta de Defensa Nacional aprobou un novo programa naval que comprendía, ademais da modernización do *Roger de Lauria* e do *Marqués de la Ensenada*, a construción de dous submarinos e a adaptación dun buque porta-helicópteros cedido por EE.UU., o *Dédalo*.

No que respecta a Ferrol, significaba a construción de cinco modernas fragatas tipo *DEG*, a adaptación de instalacións do estaleiro e a preparación do persoal para abordar estas construcións. O novo programa significou un verdadeiro fito e un pulo cualitativo de moitos anos cara a diante, moi importante para Bazán e outras industrias subministradoras españolas de equipamento e armamento, que lle permitiu, entre outras cousas, o poder irromper no mercado de exportación da máis alta tecnoloxía.

No que respecta ás instalacións de Bazán en Ferrol, modificouse o dique *Reina Victoria Eugenia* con fosos para poder acoller os domos do sonar, a hélice, o témón e as aletas estabilizadoras, dispuxéronse talleres para a fabricación de bloques de aluminio, etc.

As características destas cinco fragatas son: desplazamento máximo de 4175 toneladas, 133,5 metros de eslora, 14,30 de manga e 7,90 de calado debido ao domo do sonar; propulsión mediante unha turbina de vapor de 35000 CV cunha soa liña de eixes, de xeito que o buque acadaba unha velocidade de 28 nós; autonomía de 4500 millas á velocidade de cruceiro (20 nós); armamento consistente nun canón automático de 125/54 mm, un sistema de mísiles antisubmarino Asroc, un sistema de mísiles antinave e antiaéreos Tartar-Standardy, seis tubos lanzatorpedos, sonares para a detección submarina, contramedidas electrónicas, medidas de protección para guerra radioactiva, etc., e tripulación de 256 persoas.

A quilla da primeira fragata, a *F-71* ou *Baleares*, foi colocada en outubro de 1968. A botadura tivo lugar en agosto de 1970 e entregouse en setembro de 1973. As datas para outras 4 fragatas indícanse a continuación:

	COLOCACIÓN DA QUILLA	ENTREGA
<i>F-72 Andalucía</i>	xullo-1969	maio-1974
<i>F-73 Cataluña</i>	agosto-1970	xaneiro-1975
<i>F-74 Asturias</i>	marzo-1971	decembro-1975
<i>F-75 Extremadura</i>	novembro-1971	novembro-1976



◀ Á esquerda a fragata *F-72 Andalucía* nunhas probas de tiro e, á dereita, a *F-76* no dique nº2 de Ferrol





### Novo dique en Bazán (Ferrol)

En 1973 inaugurouse un novo dique de 330 metros de lonxitude, 51 de manga e 14 de calado, o máis grande da ría de Ferrol, e que permite a varada de superpetroleiros de ata 230000 toneladas de peso morto, así como de buques de guerra de todo tipo.

### As corvetas

O proxecto das corvetas do tipo da *Descubierta* é un magnífico e experimentado proxecto integramente español, realizado pola Bazán de Cartaxena de acordo cos requirimentos da Armada, comparable cos máis sofisticados buques da OTAN. Deste tipo construíronse varias no estaleiro de Cartaxena, e ordenouse á Bazán de Ferrol a construción de catro na década de 1970, cuxas quillas foron colocadas nas datas que se indican a continuación:

COLOCACIÓN DA QUILLA	
F-35 <i>Cazadora</i>	1977
F-36 <i>Vencedora</i>	1978
F-37 <i>Centinela</i>	1979
F-38 <i>Serviola</i>	1979

As entregas realizáronse entre 1981 e 1984. As dúas últimas non chegaron a entrar en servizo para a Armada española, xa que foron vendidas a Exipto cos nomes de *Suez* e *Abu Qir*. As características principais consisten en: desprazamento máximo de 1500 toneladas, 89 metros de eslora, 10,4 metros de manga e 3,4 metros de calado. A propulsión é de tipo CODAD, con catro motores Bazán-Mtu de 4000 CV cada un, que proporcionan unha velocidade en probas de 26 nós. A autonomía a 18 nós é de 4000 millas. O armamento consiste en un canón Bazán/Oto-Melara de 76/62, un canón Bazán-Bofors de 40/70 mm, un canón multitubo tipo Meroka –proxecto tamén español e fabricado en Bazán (agora Izar) de San Fernando, concibido para defensa antimísiles automática a modo de perdigonada–, dúas montaxes triplas lanzatorpedos, un lanzador óctuplo de mísiles tipo Áspide –que se poden fabricar en España– e lanzadores de mísiles tipo Harpoon, radar de exploración aérea, radar de superficie, navegación e control de helicópteros, sonar de exploración e ataque, contramedidas electrónicas, etc. A tripulación é de 148 persoas, aínda que pode aloxar ademais un grupo de outras 30 para misións específicas ou viaxes de prácticas.



▲ Fragata F-74 Asturias



▲ Fragata F-35 Cazadora



## Modernización do *Dédalo* e construción dun portaaeronaves para España. O *Príncipe de Asturias*.



En 1976 o veterano portahelicópteros *Dédalo* foi modernizado e adaptado para avións Harrier –que despegan en vertical–, e para iso cumpriu reforzar a cuberta e instalar un novo sistema de balizamento.

En outubro de 1979, despois de varios anos de estudo, colocouse por fin a quilla do primeiro portaaeronaves construído en España. O proxecto inicial foi realizado pola firma Gibbs & Cox e foi adquirido en exclusiva por Bazán, que o completou co desenvolvemento de todos os planos e cálculos de detalle, de xeito que finalmente o proxecto é case nun 90% español.

Supón importantes avances na industria naval española, como foi o emprego de turbinas de gas na propulsión, así como desde o punto de vista internacional, como é a incorporación da rampla de proa coa que se pode realizar o chamado *ski jump* ou salto do esquiador, idea inglesa para aumentar as posibilidades para despegar en corto dos *Harrier*. Dispón dun hangar para dezasete aeronaves con dous ascensores. Ten un desprazamento máximo de 15000 t, eslora de 195 m, manga de 24,4 m e na cuberta de voo 32 m, e un calado de 6,7 m. A lonxitude da pista é de 175,3 m e a súa anchura é de 29 m. Dúas turbinas de gas Im-2500 proporcionan unha potencia propulsora de 40000 CV, co que se consegue unha velocidade máxima de 26 nós. A autonomía a 20 nós de velocidade é de 7500 millas. A dotación é de 780 persoas. Botouse en 1982 e entrou en servizo en 1988.



## Novas fragatas lanzamísiles: as *F-80* tipo *Santa María*.

Son a vangarda como naves de escolta oceánica e acción polivalente. Teñen 3600 t a plena carga, 135,6 m de eslora máxima, 13,7 m de manga e 7,5 m de calado. A propulsión proporcionanlle dúas turbinas de gas LM-2500, cunha potencia de 40000 CV, que lles fan acadar unha velocidade máxima de 30 nós. Dispoñen de lanzador de mísiles, dous canóns –un deles Meroka– e seis tubos lanzatorpedos. Teñen

- ◀ O portaaeronaves *Príncipe de Asturias*. Arriba, na súa botadura en 1982 e, abaixo, trala entrada en servizo no ano 1988.





cuperta de voo e hangar para dous helicópteros. A tripulación é de 176 persoas. Construíronse seis en Ferrol, coas seguintes datas de botadura e entrega:

	BOTADURA	ENTREGA
<i>F-81 Santa María</i>	1984	1986
<i>F-82 Victoria</i>	1986	1987
<i>F-83 Numancia</i>	1987	1988
<i>F-84 Reina Sofía</i>	1989	1990
<i>F-85 Navarra</i>	1992	1994
<i>F-86 Canarias</i>	1993	1994

### Gardacostas para Arxentina.

De 67 m de eslora, 10,5 m de manga e 3 de calado. Máximo desprazamento 900 t. Potencia 3750 CV. Velocidade máxima 22 nós. Autonomía de 5000 millas. Hangar a popa para un helicóptero. Construíronse cinco e entregáronse entre 1981 e 1982.

### Portaeronaves para Tailandia. O *Chakri Naruebet*.

O *Chakri Naruebet* é o primeiro portaavións do mundo construído para exportación. Baséase no proxecto do *Príncipe de Asturias*, pero é máis pequeno. Prototipo de portaavións para diversas funcións civís como salvamento e funcións policiais e militares. Opera con avións Harrier e helicópteros. Foi botado en 1996 e entregado en 1997. Ten propulsión dobre CODOG. A súa velocidade máxima é de 26 nós. Leva 455 tripulantes ademais dos 146 do grupo aéreo.



▲ Fragata *Santa María*

### Petroleiro de flota *Marqués de la Ensenada*.

O *Marqués de la Ensenada* ten un desprazamento de 13600 t, unha eslora de 123 m, manga de 19,5 m e calado de 7,9 m. Conta con propulsión diésel de 11250 CV e unha velocidade máxima de 16 nós. A súa autonomía é de 10000 millas. Leva unha dotación de 80 persoas. Ten unha capacidade de transporte de 7500 t de combustible naval máis 1750 t de JP-5 e 120 t en colectores de cuberta. Foi botado en 1990 e entregado en 1991.

### Buque de aprovisionamento de combate. O *Patiño*.

O *Patiño* foi construído na Bazán de Ferrol cun proxecto hispano-holandés. Despraza 17000 t a plena carga. Ten unha eslora de 166 m, manga de 22 m e calado de 8 m. A propulsión é de 2 motores diésel de 12000 CV cada un cunha soa hélice de paso variable. A súa velocidade máxima é de 20 nós, e ten unha autonomía de 13400 millas. Leva unha dotación de 146 persoas máis 19 do persoal dos helicópteros e conta con 20 aloxamentos extra. A súa capacidade de carga é de 6815 t de combustible máis 1660 de combustible de aviación, 500 t de carga sólida, e conta con cámaras frigoríficas. Foi botado en 1995 e entrou en servizo ese mesmo ano.

### Buques de apoio loxístico (LPD).

Son o *Galicia*, de 12250 t de desprazamento, que foi botado en 1997 e entregado en 1998, e o *Castilla*,



▲ Petroleiro de flota *Marqués de la Ensenada*



▲ O LPD Galicia fronte ao castelo de San Felipe.



▲ Fragata Álvaro de Bazán.

de 12300 t de desprazamento, que se botou en 1999 e foi entregado no ano 2000.

### Patrulleiras.

Constrúense catro: *Serviola*, *Centinela*, *Vigía* e *Atalaya*. O seu desprazamento é de 1150 toneladas. As dúas primeiras foron botadas en 1990 e entregadas en 1991, e as dúas seguintes foron botadas en 1991 e entregadas en 1992.

### Fragatas F-100 para España tipo Álvaro de Bazán.

Contrato de catro fragatas, 680 millóns de euros. Posta de quilla da primeira, a *Álvaro de Bazán*, en 1997. Probas de mar en xaneiro de 2002. Entrega do resto no primeiro lustro do século XXI. Moi modernas. Proxecto español. Eslora 146,7 m. Sistema de combate AEGIS, que consiste nun escudo ou sistema avanzado de detección, destrución e defensa contra mísiles. Inclúe contramedidas electrónicas, etc. Un buque con sistema AEGIS podería detectar unha partícula do tamaño dun abellón voando a 360 km/h nun radio de 200 millas.

### Fragatas para Noruega tipo F-310.

Contrato gañado en pugna internacional cos máis avanzados construtores navais de Europa. O contrato comprende a construción de cinco fragatas F-310 cuxo proxecto está baseado no das F-100, pero as norueguesas son algo máis pequenas.

Botadura en marzo de 2003 e entrega en abril de 2005. Posta da quilla da segunda en abril de 2004, botadura en abril de 2005 e posta da quilla da terceira. Así sucesivamente ata culminar o contrato en 2009 coa entrega da derradeira. Está previsto construír estas fragatas na bancada número 3, mentres que as españolas serán construídas na número 2.

Para facilitar os traballo dotouse á factoría dun novo taller de armamento anticipado, así como das novas instalacións de chorreado.





## ASTANO.

Astano, S.A. foi fundado por José María González-Llanos y Caruncho. Comezou a súa actividade en 1942 con 33 persoas e unha superficie de só 3000 m<sup>2</sup>. O primeiro barco, o *Almirante Lobo*, un barco de pesca de madeira e a vapor, foi entregado en 1943. En 1944 entra o Banco Pastor no accionariado.

En 1952 iniciouse a entrega de 9 bacallaeiros de aceiro e 1300 TRB para Pebsa (*Véxase neste mesmo volume o capítulo adicado á Cronoloxía*).

En 1962 constrúe barcos para Noruega e o seu cadro de persoal é de 1200 persoas.

En 1964 Astano entrega o *Artemisión*, de 28000 TPM, e en 1966 o *Fierro*, de 54000 TPM nas novas bancadas, que soportarán petroleiros de 365000 TPM, e de peso en botadura de 63000.

En 1970 entrega o lendario metaneiro *Laieta*. A superficie do estaleiro chega a 800000 m<sup>2</sup>.

O *Pablo Gamica* foi construído por Astano en Ferrol en 1968. Era xemelgo do *Santander*, de Transportes de Petróleo. Tiña 51819 TRB e 97735 TPM, 267,6 metros de eslora, 39 de manga e 18 de puntal.

O *Solares* foi construído en 1970. Tiña 41759 TRB, 32730 TRN e 65720 TPM. A súa eslora era de 253,8 metros, a súa manga 32,3 m e o seu puntal 19 m.



- ▲ De arriba abaixo: Os primeiros tempos de Astano, botadura do *Artemisión*, o *Laieta* e o *Pablo Gamica*.
- ◀ Á esquerda o *Solares* durante unhas reparacións.



◀ O superpetroleiro *Arteaga* durante a súa construción a principios dos 70 do s. XX.

En 1972 bótase o *Arteaga*, de 323.000 TPM e 330 m de eslora. Foi o maior buque do mundo construído en bancada ata aquel momento. Á súa botadura asistiron técnicos de todo o mundo e a expectación era grande, por se acontecía algo imprevisto, pero a gran nave se deslizou suavemente e con maxestosidade ata aboiar libremente na Ría.

No ano 1975 botouse o maior buque construído ata entón no estaleiro. Era o *Santa María*, de 365000 t de PM, que estableceu un novo récord de lanzamento.

En marzo de 1987 entrou en vigor o primeiro contrato de construcións *offshore*, consistente nunha plataforma semisumexible tipo L1033, deseño de Friede & Goldman, denominada *Drillmar I*, con capacidade para operar en profundidades de ata 457 metros. A plataforma é de 82,296 m de eslora total e 35,357 m de puntal, está dotada de dous propulsores con tobeira e motores eléctricos de 3750 CV. A colocación na bancada dos primeiros bloques desta plataforma tivo lugar en xullo de 1988. A construción finalizou en decembro de 1990 despois dunhas probas satisfactorias.



▲ A plataforma *Drillmar* remolcada fora da Ría.

En abril de 1992 botouse a unidade flotante de produción e almacenamento de cru PTS-850-C, con destino a Noruega. Foi comprada por McGee para a súa instalación no campo Gryphon A, no Reino Unido. Esta unidade con capacidade de almacenamento de 86493 m<sup>3</sup> mantense en posición mediante 10 liñas de





fondeo accionadas por dez molinetes situados no interior dunha torre arredor da que pode virar orientándose cara ao vento e á corrente. Ademais dispón de cinco propulsores acimutais que serven de auxilio ao fondeo e para manter a orientación.

En agosto de 1993 entregouse a unidade flotante de almacenamento de cru *Alba FSU*, con capacidade de almacenamento de 850000 barrís e unha vida útil de vinte anos. Con esta unidade, destinada ao campo Alba, no Mar do Norte, Astano foi o primeiro estaleiro en cumprir coas directrices de seguridade e hixiene do sector *offshore* británico en artefactos flotantes.

En agosto de 1995 procedeuse á botadura do corpo central da unidade flotante de produción e almacenamento de cru *Petrojarl Foinaven*. A súa unión no dique número 2 á proa e á popa do portacolectores ruso *Anadyr* marcou un novo fito na actividade *offshore* de Astano ao entregar por primeira vez no mundo e completa unha nova unidade –en parte buque, en parte planta de procesamento de cru e gas e en parte tanque de almacenamento– destinada a operar a 190 km ao oeste das illas Shetland cunha profundidade de auga de 500 m.

En decembro de 1996 entregouse o *Texaco Captain*, unha nova unidade flotante de produción e almacenamento de cru para o campo Captain no Mar do Norte. Esta unidade foi pioneira, non só por ser a



▲ O FSU Alba.



◀ O Texaco Captain.



◀ Discoverer Deep Seas.

primeira construción botada de proa ao mar en Astano, senón tamén por ser Astano o subministrador da unidade completa. O seu sistema de fondeo constaba de oito conxuntos ancorados a unha profundidade de 350 pés. Cunha vida útil de 20 anos e unha produción de 140000 barrís por día, a súa capacidade de procesamento de cru acadaba os 60000 barrís por día.

En xullo de 1998 entregouse á empresa Transocean Offshore Inc. a primeira das tres unidades *Discoverer*. Era o *Discoverer Enterprise*, que cunha eslora total de 255 m (243,2 m entre perpendiculares) se converteu

na unidade de perforación máis grande do mundo. As súas características principais son: capacidade de almacenamento de cru de 144000 barrís, cuberta capaz de soportar 20000 t de equipo de perforación e 10000 t de módulos, capacidade para aloxamento de 200 persoas, sistema dual con capacidade de perforación de ata 3000 m de profundidade de auga.

En outubro de 1999 entregouse á Transocean Offshore Inc. o *Discoverer Spirit* e en decembro procedeuse á botadura da terceira unidade da serie, o *Discoverer Deep Seas*.



**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# ASTAFERSA

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE  
JUAN FERNÁNDEZ CORRAL

**D**on Ramón Rodríguez Tubín adquiriu do Estado en virtude da Lei de Desamortización do 1 de maio de 1855 a maior parte do campo chamado de San Andrés, cunha casa inútil nel. O 27 de xuño de 1860 solicitou do comandante militar da Mariña do terzo e provincia de Ferrol, o brigadier D. Pío Antonio de Pazos Barcáiztegui, a autorización para construír nas dúas pequenas enseadas –sinaladas coas letras A e B no plano que presentou xunto coa instancia– un almacén co seu correspondente peirao e un lugar de reparación na enseada B, aproveitando a enseada A para varar os barcos unha vez feitas as obras necesarias.

Outorgóuselle a autorización por concesión do 5 de xullo de 1860, aprobada o 28 de xullo por auto do Tribunal de Xustiza do Departamento.

*Ferrol 27 Junio de 1860*  
*Ramón Rodríguez Tubín (firmado)*

*Inscrita en abril de 1861 en el Registro de la Propiedad la finca nº 3.168, fincas 3.179 y 3.180, las compró D. Toribio Gaspar Gil con toda la parte del campo llamado de San Andrés, comprado a su vez al Estado, se componían de una casa de planta baja y principal s/nº en la plaza de la Constitución frente a la casa de D. Antonio Escobar, un almacén con piso alto sito en el muelle de la villa y las concesiones hechas en las respectivas ensenadas. Estas 3 fincas tienen por linderos por el N la plaza del pueblo, casa de Graña y la mar; saliente prolongado del almacén y muelles por concesión del año 1885 y la mar; por el Sur terrenos que ocupaba la capilla de San Andrés, y Poniente la línea del camino que conducía a la capilla y terrenos ad-*

*quiridos por la Sociedad por permuta del ayuntamiento. En total 3,883 metros.*

*En escritura pública del 4 de diciembre de 1883, D. Ramón Rodríguez Tubín y herederos, venden lo comprado del Campo de San Andrés y las concesiones obtenidas, a D. Toribio Gil y Gabilondo.*

(En 1885 crease a Compañía Otero y Gil, entrando na Sociedade o Sr. D. José Joaquín Otero. Esta empresa escindiuse posteriormente e pasou a ser, «Talleres Gil y Compañía»).

*3ª - Por R.O. de 21 Sept. de 1885 del Ministerio de Fomento, se concedió a D. Toribio Gaspar y Gil el aprovechamiento de un trozo de marisma para construir un almacén de carbón y muelle de fábrica, con arreglo a memoria y planos presentados, y por R.O. del mismo Ministerio de 24 de julio de 1894 se consideran incumplidas las cláusulas en lo que se refiere al almacén para carbón y muelles Sur y E, adosados a las respectivas fachadas; dejando pendiente la concesión, por lo que se refiere al muelle Norte, de la formación de un proyecto que ha de presentar la Sociedad para rodear de muelle el almacén, respetando el servicio público que hoy se hace por la escalera que tiene este muelle N.*

*Este almacén y muelles son continuación de los comprados a los herederos de D. Ramón Rodríguez Tubín y lindan por el N con el muelle del servicio público de la Graña y la ensenada que pertenece a la misma Sociedad, por el E con la mar, por el Sur con las gradas de construcción formadas en la ensenada que pertenece a la Sociedad y por el W con el almacén y*





▲ Plano presentado por D. Ramón Rodríguez Tubín ao solicitar a concesión á que se refire a escritura outorgada o 5 de abril de 1861 ante o escribán de Mariña de Ferrol D. Vicente Cereijo.

Leyenda Plano 1. Entrada da Graña da ribeira mar; 2. Capela, casas e campo de San Andrés; 3. Parte do antigo arsenal do Estado; 4. Porta de terra para entrar nel; 5. Casas particulares; 6. Peirao e rampla para servizo do mencionado almacén na carga e descarga de buques maiores; 7. Escada peirao de reparación e rampla para servizo de reparación, limpa carena, carga e descarga de buques de menor porte; A. Enseada de levante formada pola explotación dunha canteira na que anteriormente existiron edificios da Mariña onde D. Ramón Rodríguez Tubín pretende situar o varadoiro; B. Enseada do NE e planta do almacén que Tubín pretende construír.





muelles comprados. La cabida de este almacén y muelles es de 728,75 m<sup>2</sup>.

Fue objeto de descripción de obra nueva, que por el Ilmo. Sr. Director General de O. Públicas se otorgó en 8 del corriente año: «El almacén construido forma la prolongación de otro que Construyó D. Ramón R. Tubín en el año 1862, consta de planta baja y principal, la baja mide 4,50 m de altura y la principal 4 m de altura, estando todo cubierto con plancha de zinc ondulado sobre armadura mixta de madera y hierro.

La parte nueva del almacén mide 35 m de largo por 13,75 de anchura tomadas por la parte exterior de los muros (según detalles construcción). A todo lo largo de la parte nueva de la fachada Sur hay un muelle de piedra que mide 4,37 m de ancho. Por delante de la fachada E hay otro muelle también de mampostería concertada con coronamiento de sillería; el ángulo NE está reemplazado por un tambor troncocónico de sillería, y el ángulo SE hecho con arista viva de sillería. La anchura de este muelle es de 5,50 m.»

4ª - Por escritura de 25 Oct. de 1888 compraron a D. Juan Pereira y Vizoso dos casas (que forman por dentro una), lindan por el N, Saliente y Mediodía con terrenos de la sociedad adquiridos por permuta del Ayuntamiento de Ferrol, por Poniente, calle que va a la Marina. Su cabida 1638 pies cuadrados (128,57 m<sup>2</sup>)

Figuran descritas así:

Casa nº 7 sita en la plaza, de 2 cuerpos ocupa 182 varas cuadradas con 4 varas de terreno en todo su frente; linda por el N, E y W con la plaza y por el Sur con la finca siguiente.

Y otra casa con el nº 6, compuesta de dos cuerpos, confinando por el N con la casa anterior; por el E y W con las calles que van al Arsenal y por el Sur con el citado Arsenal, hoy Alameda y paseos de dicha villa.

5ª - Por escrito de 3 de febrero de 1884 (Coruña) finca nº 425 duplicado; finca nº 1344

D. Joaquín Otero compró a D. Eduardo Atocha una casa, planta baja y principal, sita en la plaza de la Constitución, próxima a la salida de la puerta del Arsenal de la Graña -nº 34- su fondo cubierto es de 60,557 m<sup>2</sup>. Unido a la misma por la parte del Sur, y linda por el N con la

calle que iba al Arsenal y que hoy pertenece a la Sociedad, adquirida del Ayuntamiento por escrito de permuta; por el Este con la calle que iba a la capilla de San Andrés y terrenos de esta misma capilla, que hoy son de la Sociedad por compra hecha al Ilmo. Sr. Obispo de Mondoñedo, por el Sur y W con los terrenos y edificios de la Marina, medida esta finca resultó tener toda ella la cabida de 553 m<sup>2</sup>.

(Esta finca fue aportada por D. José Joaquín Otero a la Sociedad en julio de 1885).

6ª - Por escrito de 12 de junio de 1893, D. Aniceto Luis Pinaque, en nombre del Obispo de Mondoñedo, cedió en pleno dominio a la Sociedad los terrenos que ocupaba la antigua Iglesia de San Andrés, en aquella época ya destruida, enclavadas y lindando en los 4 puntos cardinales con los terrenos del Astillero propios de dicha Sociedad y todo el anexo que le vino sirviendo de atrio u holganza y la servidumbre que desde el exterior del Astillero, o sea desde la vía pública, conducía a dicha Iglesia antigua, a fin de poder cerrar aquél. La cabida de estos terrenos es de 914,57 m<sup>2</sup>.

7ª - Por escrito de permuta otorgado en 11 de diciembre de 1893 trasmitió la Alcaldía de Ferrol a la Sociedad una parcela de la propiedad del Ayuntamiento de forma muy irregular, casi horizontal, situada en la plaza de la villa de la Graña y lindando por el N con una casa de la Sociedad y el camino que va a la alameda, por el Sur con el Astillero y un edificio de la Marina que tiene sobre esta parcela la servidumbre de vista, por el Este con más parcelas de propiedad del Excmo. Ayuntamiento y la expresada casa de T. Gil y Compañía, y por el W esta casa y el cierre de la alameda de la Graña. Ocupa una superficie de 284,18 m<sup>2</sup>.

8ª - Todas son susceptibles de agrupación. A Mediodía terrenos y edificios de la Marina y a Poniente plaza de la Graña y calle que va a la Marina. Cabida general 6.592,7 m<sup>2</sup>.

En 1893, trala adquisición de diversos terrenos e inmuebles desde 1888, a empresa pasa a denominarse «Industria Española».



En 1895 os bens da sociedade describíanse desta forma:

*Escritura de descripción y agrupación de los bienes inmuebles que pertenecen a la Sociedad T. Gil y Comp. En 21 de febrero de 1895 ante el Licenciado D. Gumersindo Pardo. Ferrol.*

*Comparecen: D. Pedro Pablo Ayuso Salinas, abogado, representando a D. Luis Pérez de Guzmán y Lasarte, caballero de Calatrava (era socio). D. Toribio Gaspar Gil, Ingeniero de la Armada, por sí, y su representación de D. Nicolás Fuster Romero, Ingeniero (socio). D. Enrique Calvo de Castro por derecho.*

*(D. Toribio, Fuster, D. Juan Cuenca Romero, D. Joaquín Vierna y Aróstegui y D. Luis Pérez de Guzmán y D. Enrique Calvo, constituyen la sociedad + D. Bernardo Mac-Costello y Fuentes, para construcción y reparación de toda clase de buques de hierro y acero, antes era «Industria Española»)*

*Se compone:*

*Casa calle Santiago nº 3*

*«plaza de la Constitución*

*«una casa almacén en el muelle.*

*«aprovechamiento de un trozo de marina, concedido a D. Toribio Gaspar Gil por el Ministerio de Fomento y R.O. de 21 Sept. 1885*

*Firmado compromiso con el Ilmo. Sr. Obispo de Mondoñedo para edificación de la capilla de San Andrés en el pueblo de la Graña.*

Non temos unha relación dos buques construídos neste estaleiro durante a súa primeira época.

O día 30 de novembro de 1887 foi botado á auga o *Ejército*, un torpedeiro de segunda orde, de 60 toneladas de desprazamento. Foi adquirido por subscrición entre todos os xenerais, xefes, oficiais, sarxentos, cabos e soldados do exército en proba de solidariedade e compañeirismo e con ocasión da aldraxe alemá a España coa apropiación das illas Carolinas.

A devandita subscrición acordouse en xunta xeral celebrada o 1 de setembro de 1885, encabezada polo centro do Exército e da Armada con 10000 pesetas e o seu presidente, o xeneral Salamanca y Negrete (*don Manuel*) –que morreu cinco anos despois sendo gobernador e capitán xeral de Cuba– con 250 pesetas.

Así describía a botadura deste barco na prensa da época:

*El acto de la botadura resultó ser una fiesta para La Graña y El Ferrol. Un numeroso gentío llenaba el astillero y se extendía por las inmediaciones, viéndose materialmente cubiertas de barcos de todas clases y dimensiones las aguas donde debía por primera vez moverse el casco del nuevo buque. Jefes y Oficiales del Ejército y de todos los Cuerpos de la Armada, Autoridades invitadas y multitud de señoras ocupaban las tribunas y demás puntos señalados para presenciar la solemne operación. El General*



◀ O torpedeiro *Ejército*: nas bancadas e despois da botadura.



*Salamanca, Presidente del Centro Militar, en nombre del Ejército, lanzó al mar el torpedero, siendo acogidas sus palabras con un aplauso inmenso y calurosos vivas al ejército y la Marina. Terminado el acto del lanzamiento, los constructores obsequiaron a las Comisiones, Autoridades e invitados con espléndido banquete que presidió el General Topete, quien tenía a su derecha al General Sánchez Bregua, Gobernador Militar y Comandante General del Arsenal, y a su izquierda al General Salamanca, representante del Centro.*

O estaleiro continuou pertencendo á empresa Otero y Gil ata a década de 1930. Non contamos con información dos buques construídos durante ese período. Sabemos que tamén se dedicaban as instalacións a reparacións e obras de varada de pesqueiros e outros buques.

O estaleiro pasou a ser propiedade de Gumersindo Paz Abilleira durante a República, e pasou a chamarse Astilleros y Varaderos de La Graña.

Unha orde ministerial do 25 de setembro de 1941 estipulaba que se tiña que habilitar

*«la Zona Militar de la Graña para Parque de Armas Submarinas, Estación para 12 submarinos, destructores, y abrigo del Tren Naval necesario para sus propios servicios y el del Arsenal principal de la Base. También se ordenaba la habilitación de un Parque de combustible líquido en el Vispón haciendo desaparecer las instalaciones actuales.»*

En consecuencia, o ministro de Mariña, con data de 27 de marzo de 1943, emitía o seguinte decreto:

*«Conforme en todo con el E.M.A. procédase al estudio y redacción de los proyectos parciales, e iníciense las gestiones necesarias para la adquisición del varadero particular emplazado al NE. de la Zona Militar de La Graña y terrenos colindantes. Entretanto se someterá a la aprobación del Gobierno el plan general de construcción de muelles y malecones; a cuyo fin un ejemplar del plano en el que se señalan las líneas generales aprobadas por este Decreto, debe ser remitido a mi Secretaría. MORENO.»*

## **Botadura do Comercio**

(De *La Vida Marítima*, 10 de agosto de 1906)

**Ferrol** – La falta de espacio nos impidió dar noticia oportunamente de la botadura del vapor «Comercio» que coincidió con la estancia de la Infanta Isabel.

Cortadas las amarras al «Comercio», profusamente empavesado, se deslizó feliz y majestuosamente por la grada, flotando con gallardía a unas cuantas brazas del dique donde se habían verificado las importantes obras de reparación.

Dirigió las operaciones de lanzamiento el director de los Astilleros de Gil y Compañía, D. Juan Cuenca, secundado eficazmente por el capitán del «Comercio», D. Rafael L. Soler, y el gentío que presenciaba la botadura prorrumpió en vítores y aplausos.

Después se celebró a bordo un espléndido lunch, costeado por los propietarios de los Astilleros, en el que hicieron los honores a los invitados los consejeros de la «Herculina Ferrolana»



▲ Botadura do Comercio.





Iniciáronse entón as xestións para a «adquisición del varadero particular emplazado al N.E. de la Zona Militar de La Graña y terrenos colindantes», para o que se nomeou unha comisión presidida polo capitán de navío xefe da base naval da Graña, D. Manuel de Arnáiz, da que tamén formaban parte o tenente coronel de enxeñeiros D. José Parga Rapa e o capitán de intendencia D. José María Navarro Lacuarta.

Valoráronse os terreos e instalacións e citouse a Gumersindo Paz e mais aos propietarios dos terreos lindeiros afectados para lles comunicar as intencións da Armada.

No ano 1944 Gumersindo Paz Abilleira enviou unha instancia á autoridade naval alegando, entre outras cousas, o seguinte:

*«Data esta industria de cerca de un siglo, habiendo prestado desde entonces incalculables servicios a la Economía Nacional, a la Industria y a la Guerra; a aquellas mediante construcciones y reparaciones por millones de pesetas, y a la Marina de Guerra y al Ejército, con reparaciones y servicio prestado durante el Glorioso Movimiento Nacional; no habiendo percibido remuneración alguna por este concepto. Atendiendo a las características de la referida industria, y especialmente al calado en bajar y situación, se considera única en esta zona marítima, ya que desde Vigo a Santander no existen varaderos con carros para bous, ni con materiales adecuados para construirlos o repararlos, según se acredita en certificación adjunta extendida por el gremio de Armadores de Vapores de pesca de La Coruña, visada por el Sr. Comandante de Marina de dicho Puerto, en la que se hace constar los graves perjuicios que ocasionaría a la industria pesquera de esta zona la desaparición de esta Factoría.*

*Constituye esta industria el amparo y sostén de innumerables familias de los empleados y obreros que dentro de su modestia ocupa.*

*Representa el único medio de vida del expnente, quien lleva 25 años dedicado a la misma, habiendo pasado infinidad de vicisitudes para lograr situarla en el plano de importancia que hoy ocupa; atendiendo a los gastos normales de su familia y los cuantiosos extraordinarios que representa el internamiento de dos de sus hijas en los Sanatorios Neuropáticos del Dr. Lois*

*Asorey; en Santiago de Compostela, y en el de Dr. Valenciano, en Murcia, respectivamente, atendiendo al sostén de otro hijo, que por interrumpir los estudios a raíz del Glorioso Movimiento, se ha dedicado exclusivamente a la industria, en la que otro más le auxilia...»*

En consecuencia, propón:

*«Que se le sitúe la industria en otro lugar adecuado de la Ría ferrolana, convenido mutuamente en forma que reuniendo las mismas condiciones de calado, expansión, servicio y anexos, no perjudique su instalación al expropiado, lo que debería realizarse contando como mínimo con la misma capacidad actual y expansiva que la que hoy posee.*

*Que para evitar la paralización de la industria, así en lo que afecta a los Talleres como al Varadero y Gradadas, fuesen instalados estos servicios sin que afectase al funcionamiento normal de la industria, y pudiesen iniciarse los trabajos en la que sustituyese al terminarse en la sustituida.*

*Que se le otorgue un plazo que se fijaría de antemano, para dar terminados los compromisos contraídos hasta el momento de comunicársele la resolución.*

*Que se le indemnice por los perjuicios y daños que se deriven del traslado en una suma que se convendría oportunamente.»*

Xunto coa instancia achégase unha certificación notarial, á que se une o seguinte certificado:

*«DON EVARISTO CAMPO y MARDOMINGO LICENCIADO EN DERECHO y SECRETARIO CONTADOR DEL GREMIO DE ARMADORES DE VAPORES DE PESCA DE LA CORUÑA, DEL QUE ES PRESIDENTE DON GUZMAN RODRIGUEZ RINCON,*

*CERTIFICO: Que el varadero y factoría naval que tiene en La Graña, (Ferrol del Caudillo) Don Gumersindo Paz Abelleira, es de imprescindible necesidad para la flota pesquera en este puerto de La Coruña, y en especial para los vapores-bous, que además de ser nuestro mencionado puerto el más importante de España en este tipo de buques, no cuenta con ningún varadero que sirva para ellos, y siendo solamente el del señor Paz el único adecuado*



que existe en esta Provincia Marítima, por lo que el desmonte del tan repetido varadero sería de gran trastorno para esta industria pesquera.

*Y a petición del interesado y para los fines que estime convenientes, firmo el presente en La Coruña a veinticinco de febrero de mil novecientos cuarenta y cuatro = E.CAMPO y MARDOMINGO = Vº Bº - E1 Presidente - RODRIGUEZ - rubricados y sellados.*

Don Ángel Suanzes y Piñeyro, Comandante de Marina de la Provincia de La Coruña: *HAGO CONSTAR: Que en esta provincia no existe varadero para «bous» teniendo que hacerlo en El Ferrol del Caudillo.,= y para que conste, expido el presente en La Coruña a veintidós de marzo de mil novecientos cuarenta y cuatro = [Sinatura ilexible] = [Está rubricado e selado]*

Con data de 20 de outubro de 1945 o ministro de Mariña solicitou á presidencia do goberno a autorización para «proceder a la expropiación forzosa de los Astilleros y Varaderos de la Estación Naval de La Graña (El Ferrol del Caudillo), por estimarse necesaria la adquisición de los mismos para construir dos varaderos para el tren naval y rastreadores de la base de Defensas Submarinas».

Con data do 28 de xaneiro seguinte concedeuse por escrito a referida autorización cos efectos de declara-

ción de utilidade pública, de conformidade co disposto no artigo 349 do Código Civil.

A expropiación non se chegou a realizar e, finalmente, o Ministerio de Mariña, con data de 14 de maio de 1951, ditou un decreto polo que:

*«[...] pongo en conocimiento de V.E. que por resolución de 24 de abril ppdo. He tenido a bien desistir de la adquisición de los referidos astilleros y varaderos en vista de las razones de carácter militar y técnico expuestas en informe del estado Mayor de la armada.*

*Lo que participo a los fines de constancia y demás efectos en ese departamento, significándole que el citado acuerdo ha sido notificado al interesado Don Gumersindo Paz.» REGALADO.*

Non sería este o único litixio de Gumersindo Paz coa Armada. Nos anos 1954 e 1955 mantivo un preito co Estado porque consideraba que as obras que se realizaban na estación naval da Graña afectarían ao estaleiro da súa propiedade. Nesta ocasión a Xustiza deu a razón á Armada.

Continuou o estaleiro en mans de Gumersindo Paz e despois en mans dos seus herdeiros ata que en 1983 foi adquirido polo enxeñeiro naval e oficial da Mariña D. Juan Fernández García. A empresa tomou entón o nome de Astilleros y Talleres de Ferrol, S.A. (ASTAFERSA).



## Situación actual e consideracións finais\*

JUAN FERNÁNDEZ CORRAL

Dende o ano 1984, a empresa atópase acollida á reconversión naval para estaleiros que teñan permiso de construción para buques demáis de 100 GT 's segundo o Real Decreto 1271/1984 de 13 de xuño sobre medidas de reconversión do subsector da construción naval, ditado ao amparo do Real Decreto Lei 8/1983 de 30 de novembro de Reconversión e Reindustrialización e as sucesivas ampliacións deste. Como consecuencia disto, e dende febreiro de 1985, a empresa forma parte de *Pequeños y Medianos Astilleros Sociedad de Reconversión, S.A. (PYMAR)*.

Os fins desta sociedade, entre outros, son o control da execución dos plans empresariais de reconversión, canalizar e coordinar a distribución de subvencións, cretos, primas, avais e outras axudas procedentes do sector público, establecer un sistema de garantías que facilite a adecuada financiación das empresas accionistas e promover e participar en plans de investigación e desenvolvemento para mellorar as tecnoloxías da produción.

A pesar dos síntomas de recesión que planeaban sobre o sector dende o ano 1985, cunha diminución progresiva das plantillas, da capacidade de produción e da carga de traballo dos pequenos estaleiros, desenvolveu normalmente a súa actividade ate o ano 1991, ano no que empezaron a xordir problemas derivados da recesión mencionada e que azoutou sobremanera ao sector naval entre 1992 e 1996, anos durante os que a caída da demanda alcanzou cotas insospeitadas, producíndose un enorme quebranto económico tanto para a Empresa como para os seus traballadores, véndose

esta obrigada á presentación de sucesivos expedientes temporais de regulación de emprego entre marzo de 1992 e abril de 1997.

A Empresa, durante ese período, e ao carecer de carga de traballo suficiente, sufriu un deterioro económico moi importante. Pese a ilo, a empresa centrou os seus esforzos en lograr algún contrato, para así poder continuar a súa actividade e intentar a súa recuperación económica. En abril de 1997, a Empresa conseguiu un contrato para a construción de 5 buques para a República de Camerún, contrato que víñase negociando dende o ano 1994, e con ese contrato fíxose un primeiro intento de recuperación, lográndose aprazamentos de débeda coa Seguridade Social e coa Axencia Tributaria, así como importantes quitas de acredores comerciais, atendéndose todas as obrigacións correntes puntualmente, pero a pesar disto e da rendabilidade da operación, que se prolonga ate setembro de 1998, non se logra equilibrar economicamente á Empresa.

A partir de outubro de 1998, e ate xullo de 1999, a Empresa volve atravesar un período sen actividade ao non conseguir contratar ningún buque durante ese período, acometéndose dous novos expedientes temporais de regulación de emprego e volvéndose a producir un importante quebranto económico.

En xullo de 1999 logranse firmar dous contratos para a construción de dous atuneros para o País Vasco, iniciándose de novo a actividade e facendo, outra vez, un intento para reflotar económica e comercialmente o estaleiro, aínda que nesta ocasión, existen máis inconvintes para reiniciar de maneira normal a

\* Pódese consultar unha cronoloxía específica de Astafersa no Cap. I nesta mesma obra.





actividade, dado que o actual Ministerio de Ciencia e Tecnoloxía, a través da Xerencia do Sector Naval, non aproba o Plan de Actuación do estaleiro para o período 1999-2003, obrigatorio ao estar o estaleiro acollido á reconversión, debido ao desfase económico existente entre o activo e o pasivo da Empresa. Isto vese agravado ao non lograrse pechar acordos de aprazamento coas administracións públicas. Istes dous acontecementos condicionan, en certa maneira, o futuro inmediato da Empresa polos seguintes motivos:

- 1º. Non se poden cobrar as axudas públicas devengadas en períodos anteriores.
- 2º. A Empresa non pode ser beneficiaria de novas axudas públicas, básicas nun sector, onde a capitalización das Empresas é insuficiente.
- 3º. Imposibilidade de presentarse a concursos públicos de licitación de embarcacións e outros artefactos flotantes, segmento de mercado importante na actualidade.
- 4º. Impídese unha adecuada xestión corrente.

Pese a estes impedimentos, entre 1999 e 2003, a empresa constrúe 9 buques: 7 pesqueiros entre 25 e 40 mts. de eslora e cun volume total de 1.566 GT 's (1.000 TRB 's) e por un valor total de 11.148.000,00 euros, e 2 embarcacións de pasaxe, unha delas tipo catamarán, empregadas para recorridos turísticos, de 18 mts. de eslora cada unha, cun volume total de 151 GT's (96 TRB 's) e un valor en conxunto de 504.000,00 euros. No mesmo período acometense varias reparacións de embarcacións, das que destacan 2, a transformación dun buque artesanal nun buque palangrero, aumentando a súa eslora de 32 a 38 mts., e a completa rehabilitación dunha barcaza destinada a traballar nas obras do porto exterior de Ferrol; o volume de obra supuxo unha inversión de 1.500.000,00 euros.

A pesar de que se disfruta de carga de traballo suficiente durante este período, a Empresa continúa sen lograr sanear as súas contas, debido basicamente, ás cargas derivadas das debedas xeradas durante os períodos sen actividade e ao axustado dos contratos dos buques construídos.



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Escuela de encuentro para todos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502, 36111 Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

A reestructuración

reconversión naval



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# INTENTOS DE DIVERSIFICACIÓN INDUSTRIAL

ELISEO ZAERA RÍOS

A década de 1970 supuxo en España unha profunda convulsión en todos os eidos. Unha transformación total, non só buscada pola meirande parte da sociedade, senón tamén derivada por *lei natural* dos destacados acontecementos que tiveron unha especial presenza precisamente en Ferrol.

Os derradeiros anos da ditadura caracterizáronse por profundas tensións internas, incertezas e ansiedades por ver a chegada da democracia e sobre todo por atinar coa forma e modo de establecela, nun panorama tenso pero bastante controlado por todos. A ditadura, xa debilitada, aínda sendo o derradeiro réxime autoritario na Europa occidental, foi quen de dar sacudidas de represión que puxeron en albas ás forzas emerxentes que tentaban de non perder o norte.

Os sucesos de 1972 en Ferrol nun horizonte de profunda crise do sector naval, imposible de abordar con rigor, sen a existencia dunhas mínimas estruturas sindicais democráticas, constituíron a antesala da desaparición do réxime no ano 1975.

Situándonos na segunda metade da década dos anos setenta, o panorama do sector naval en España, con significativa presenza na ría de Ferrol, podemos enmarcalo nos seguintes parámetros:

- O remate da ditadura abría un novo período político no país.
- Dado o atraso respecto de Europa urxía unha recuperación do terreo perdido en todos os eidos: político, social, económico e na configuración do tecido industrial.
- Europa, xa constituída no seu núcleo básico, levaba pasos adiantados na configuración das súas es-

truturas económicas ás que tiñan que adaptarse todos os países aspirantes a formar parte da Unión.

- Unha das medidas que incidía directamente no sector naval era a reestruturación xa iniciada en Europa, logo de estar case rematada a da siderurxia.
- O sector naval en España estaba constituído nun 90% pola empresa pública, encadrada na corporación estatal INI (Instituto Nacional de Industria), o que chocaba co esquema de libre mercado da Unión Europea.
- A ría de Ferrol acollía dous dos máis importantes estaleiros de España, un cen por cen civil (Astano) e outro fundamentalmente militar (Bazán) con preto de 25000 postos de traballo entre cadro de persoal e auxiliares. Na Graña subsistían dous pequenos estaleiros, dos que Astafersa tivo relevancia un tempo.

A estes parámetros hai que engadir, para situarnos axeitadamente, a composición e estrutura dos dous grandes estaleiros da Ría, Bazán e Astano. Lonxe de estar constituídas como industrias de síntese, incluían na súa estrutura produtiva case todas as áreas de equipamento do buque, agás os aparatos de control e goberno e algúns equipos de alta tecnoloxía. As factorías elaboraban non só o casco e a estrutura metálica, co que isto supón de deseño e elaboración física, senón que tamén asumían nunha alta porcentaxe todo o equipamento: electricidade, carpintaría, habilitación, mecanización, até a fundición de pezas necesarias para o buque. De todo isto derivábase unha plantilla sobredimensionada e necesariamente ociosa nalgún momento do proceso de construción e armamento. Sería necesario ter solapados permanentemente tres ou catro buques para acadar a ocupación continua de todas as áreas de actividade, ou como nalgún momento se estudou, promover que as seccións como electricidade, fundición ou carpintaría conseguisen a súa continuidade



de traballo contratando traballos para fóra ou para outras factorías. Tanto unha coma outra situación eran moi complicadas e estaban fóra do esquema que a Unión Europea demandaba.

A interacción dos parámetros citados determinou unha serie de medidas e procesos complexos que intentaremos describir, co risco inevitable de deixar moitas sombras e non poder explicar todo o acontecido, por falta de datos e testemuñas dos responsábeis dos centros de decisión.

Aínda coa euforia das altas cotas acadadas na construción de grandes petroleiros en Astano e con expectativas de importantes unidades militares en Bazán, faise necesario abordar unha profunda reestruturación en ámbalas dúas factorías.

Aos parámetros anteditos hai que engadir, concretando liñas de influencia, o papel dos sindicatos, estreando actividade nun novo marco de liberdades, e a papeleta dos novos políticos da democracia para afrontar un inevitable sacrificio de moitos postos de traballo. Sen esquecer o *xogo* dos tecnócratas, executivos e conselleiros, *fichados* moitas veces polos políticos para afrontar e tentar dar solución a problemas non absolutamente novos, pero si dunha dimensión e nun marco social totalmente novo.

Todo o proceso de axuste levouse e ditouse, como non podía ser doutro xeito, dende o cumio das empresas, en Madrid.

Na década dos anos oitenta desenvólvense todas as medidas que afectan na práctica aparente por igual ás dúas grandes factorías da Ría, aínda que con singularidades que tentaremos explicar.

O axuste é inevitable, si, pero a súa aplicación e concreción require unha delicada enxeñería sociopolítica e sindical que, consciente ou inconscientemente, van xerando os protagonistas desas áreas: os empresarios ou responsables das empresas, os políticos e os sindicatos.

Por detrás, na sombra, pero marcando camiño, a Unión Europea: racionalización, competitividade, supresión paulatina e definitiva dos subsidios e axudas estatais á construción, axudas da Unión para acadar os obxectivos, e no horizonte, privatización de todas as empresas públicas. Unha privatización que os sindica-

tos rexeitaban de plano, non aceptando sequer a pór o tema a debate na mesa de negociacións.

Por outra banda hai que recoñecer a ausencia dun empresariado potente que ofrecese alternativas con capacidade de asumir os riscos económicos dunhas factorías con importantes activos, uns cadros de persoal en moitos casos sobredimensionados e nun ambiente sindical emerxente, fortemente politizado e con presenza destacada nas grandes empresas públicas, que constituían a fonte principal da súa militancia, os seus dirixentes e incluso os seus ingresos.

Nesas condicións, calquera medida na liña de axustes, incremento da competitividade, liberalización dos mercados e privatizacións no horizonte só podía tratarse con moito coidado e no campo da teoría. A aplicación práctica resultaba imposible e por parte da maioría dos traballadores nin se admitía a súa formulación.

Con todo isto, había que salvar no posible toda aquela actividade parcial, de produción ou de xestión, que puidera constituírse en centro ou unidade operativa rendible, sempre coa cobertura ou dentro do parau-gas da empresa pública.

E é aquí onde durante eses anos 1975 a 1990 se multiplicaron os esforzos, pensamos que ben intencionados, aínda que non todos, para salvar o salvable.

Deixando á marxe Bazán, cuxa continuidade nin-guén puxo en cuestión nunca, centrémonos en Astano, como exemplo: no interior fixéronse esforzos por definir os campos de actividade e as áreas de negocio. Un presidente presentou un plan organizativo, descompoñendo a empresa en tres divisións: construción naval, reparacións e industrial. Demarcación de áreas, asignación de persoal e instalacións, e incluso unha certa independencia contable e financeira. Algún efecto positivo conseguiuuse. Parcelación e concreción de espazos de actividade, tímida concienciación da necesidade de axuste e control de custes e, no que respecta á area industrial, serviu de antesala á segregación desta división para formar Imenosa.

Paralelamente, proliferación de cursiños de todo tipo: novas tecnoloxías; programas informáticos para deseño; control de custes, de materiais e de persoal; inglés e, menos, o francés; a dirección por obxectivos; o factor humano; os recursos humanos e as direccións de R.H + O; mellora de métodos, etc.



▲ Montaxe da descargadora de carbón. Porto de Ferrol.

▼ Excavadora na mina de Endesa en As Pontes.



Evidentemente, a cultura empresarial e sociolaboral non se cambia de hoxe para mañá e moito menos só con cursiños.

Coa perspectiva do tempo, mesmo semella que alguén *dende as alturas*, deseñou mecanismos de distracción do persoal, con achega de contidos indubidablemente valiosos. Non se pode esquecer o importante avance no campo informático, tanto nas aplicacións administrativas e contables como, e sobre todo, nas técnicas con programas de arquitectura naval dos máis avanzados do mundo.

Resultados concretos de toda esa intencionalidade ou estratexia: no ano 1984 produciuse a *reconversión*, mellor dito, o axuste puro e duro en Astano, nun momento dunha case nula carga de traballo. En números redondos: os 6000 traballadores de auxiliares, cada quen na súa empresa, con situacións diversas e sen practicamente axudas. Os 6000 do cadro de persoal repartidos en tres grupos, por criterio exclusivo de idade, nun tratamento típico de peche a medio prazo que nese momento, salvo tímidas excepcións, ninquén quixo ver nin comentar a pesar de ser moi simple entendela.

De 52 anos de idade para arriba, xubilados e prexubilados, a continuación, descendendo na idade, o cadro de persoal prefixado de 1200 traballadores, e o resto, os máis novos, pasaron a un chamado *fondo de promoción de emprego*.

É asombroso que na práctica se conseguira silenciar a evidencia dun tratamento de peche ou ruína para unha grande empresa á que dun golpe lle cortan a cabeza, os maiores, a experiencia, e os pés, a xuventude, o futuro. Primou, dicían en voz baixa os responsábeis, a non discriminación. E se se preguntaba pola funcionalidade e operatividade da factoría, respondían que iso xa se amañaría, o primeiro era definir e concretar o cadro de persoal.

Á factoría apartárona da construción naval civil e lle asignaron o mercado *offshore*. A pesar de que nunha primeira análise podería dicirse que a asignación da actividade *offshore* a unha factoría non especificamente preparada para un campo altamente tecnificado podería ser unha *trampa*, hai que dicir que a profesionalidade do persoal e a súa alta capacitación proporcionaron grandes éxitos nas unidades que fabricou Astano.



Nos seguintes anos, do 1985 ao 1990, ocorreron varios intentos de diversificación, tema que tivo moito comentario nos foros políticos e sindicais, algúns cun notable éxito e un final triste e inexplicable como o de Imenosa, que merecería un estudo aparte. Tráballouse nun intento de traer á zona unha fábrica de tubos e unha de vidro. Á primeira opúxose a UE, por exceso de produción na Unión, e a segunda fracasou polas dificultades financeiras da casa matriz, a italiana SIV.

Estes dous proxectos fracasados, sen chegar a iniciarse, recordan o do dique flotante que durante meses dos anos setenta andou nos periódicos como unha necesidade e próxima realidade, pero non chegou.

Entramos nos anos noventa, nos que se producen varios intentos de sanear e mellorar resultados económicos nos estaleiros públicos coa axuda da UE, na que España xa está de seu. Ao mesmo tempo, o INI, logo TENEO e en definitiva a SEPI, sociedade na que se encadraron os estaleiros públicos, foron conseguindo a privatización de varios pequenos e medianos centros, descolgándose da corporación chamada Astilleros Españoles.

Tamén merece mención outra experiencia malograda como foi a potenciación da empresa auxiliar do naval Indunor. Chegou a facer algún casco de aceiro de pequenos pesqueiros e tentou introducirse na actividade de bens de equipamento, pero durou uns poucos anos e rematou por quebrar e pechar.

Á as distintas denominacións da corporación pública de estaleiros temos que engadir os sucesivos cam-

bios de *matriz* producidos nos últimos anos. De Astilleros Españoles, coas denominacións propias de cada centro, con sona no mundo exterior, Astano e Bazán, na ría de Ferrol, pasouse ao grupo Izar e ultimamente a Navantia.

Dende un punto de vista empresarial, a nivel de mercado internacional, é evidente que estes cambios de *marca* son absolutamente negativos. Ben é certo que a meirande parte das negociacións, sobre todo dos grandes estaleiros, facíanse a nivel *supraempresarial*, dende os cumios da corporación en Madrid, e aínda coa participación e colaboración das estruturas gobernantais de comercio exterior. De calquera maneira, a esa perda de imaxe no exterior, ou á dificultade de recuperación do prestixio acadado con tantos anos de excelente actividade do sector naval español, hai que engadir a perda de fe e de ilusión nos propios cadros de persoal, algo de fonda repercusión nos resultados da empresa. Polo menos iso nos *predicaban* nos cursiños sobre o *factor humano*.

Hoxe, en 2008, só podemos falar de Navantia Fene, Navantia Ferrol, pero caladiñamente vaise impondo só Navantia, que é a factoría da antiga Bazán, cun centro de actividade en Fene, centro potente en instalacións pero con pouco máis de 300 traballadores que só pode *colaborar* na construción de unidades militares da principal.

Non é fácil dicilo, e oficialmente escapan de pronuncialo, pero é a realidade, Astano finou. Bazán, ou Navantia, parece que ten un futuro prometedor no campo da construción naval militar, altamente especializado e tecnificado.





Ateneo Ferrolán  
Unha asociación para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magalaca 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# A INCIDENCIA DA RECONVERSIÓN NAVAL EN ESPAÑA. UNHA ACHEGA EN CLAVE GALEGA

RAMÓN YÁÑEZ

**D**espois dos desastres de Santiago de Cuba e Cavite, que puxeron fin á presenza colonial de España en América e Oceanía, impúxose entre os políticos e os mariños españois o convencemento de que o país precisaba dunha nova flota integrada por modernos barcos de aceiro, con sistemas de propulsión e equipos de ataque e defensa á altura dos novos tempos. No ano 1908, por iniciativa do presidente do goberno Antonio Maura, aprobouse no Parlamento unha lei que trataba de pórlle remedio á situación herdada do desastre de 1898 e coa que se pretendía construír unha moderna flota de guerra. A construción dos novos buques debería ser acometida polos estaleiros militares, pero naquela altura nin as industrias fabricantes de motores e máquinas, nin os estaleiros nin os técnicos españois podían desempeñar en solitario tal desafío tecnolóxico, polo que se decidiu que o programa se desenvolvería polo sistema de contrato, previo concurso público. Presentáronse ao concurso catro grupos internacionais e gañouno un de capital mixto formado por capital español e asistencia técnica de Vickers Ltd., W. G. Armstrong, Whitworth Co., J. Brown & Thornycroft e a francesa Normand. O grupo gañador constituído como a Sociedad Española de Construcciones Navales (S.E.C.N.) fíxose cargo dos estaleiros de Cartaxena e Ferrol no ano 1909.

Naqueles tempos, e aínda agora, a construción naval militar era e segue a ser unha actividade na que primaba a calidade. Un buque de guerra debe deseñarse e construírse en función das sofisticadas prestacións que a súa función de defensa e ataque demanda, e as consideracións de prezo e custo ocupan en todo caso un segundo plano. Resultou lóxico entón que, naquela altura, nos propios estaleiros militares a filosofía dos custos e a de control da produción non constituíran unha preocupación central.

O sector de construción naval civil, especialmente os dos medianos e grandes estaleiros, foi xerándose durante os anos corenta do pasado século, nutríndose en gran parte de profesionais procedentes dos grandes estaleiros militares. Este feito, unido á particular situación do mercado español de posguerra, marcado pola autarquía, callou nun mercado interno protexido fronte á competencia exterior, no que uns poucos estaleiros capacitados tecnicamente para producir as unidades que a flota de pesca, o sistema de transporte e o sistema produtivo necesitaban, podían ofertar a un prezo moi rendible, sen unha excesiva preocupación polos aspectos de produción e custos.

Durante o período de desenvolvemento acelerado, no segundo lustro da década de 1960, a industria da construción naval pasaría a considerarse como unha actividade clave para o desenvolvemento industrial español. Xogaron ao seu favor, pola banda da demanda, a reserva do mercado interior por medio do establecemento de aranceis á importación de buques, compatíbel coa superación do período autárquico e as cada vez maiores necesidades internacionais de buques de todo tipo, en especial de buques para o transporte de gas e cru, e pola banda da oferta, o aceptábel nivel técnico acadado polo sector en España, a escasa conflitividade laboral e os baixos custos salariais españois no plano internacional, aspecto este cunha grande ponderación no custo final dun buque.

Naquela altura, non só no caso español, senón tamén no conxunto do mercado, podería dicirse que a actividade da construción naval operaba nun mercado pouco transparente no que os estaleiros recibían fortes axudas encubertas dos seus Estados, e nos que as condicións de financiamento, máis que os propios prezos, eran o feito decisivo para as decisións dos clientes

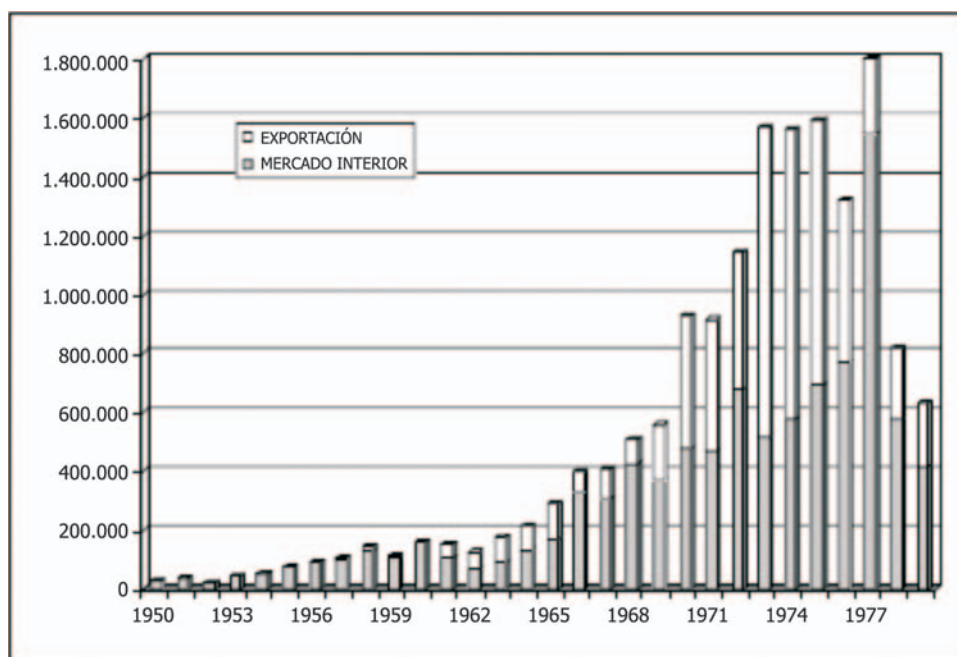


potenciais. Durante o franquismo a flota mercante e a construción naval española recibiron un trato *especial*, e puideron beneficiarse dun amplo abano de medidas de tipo fiscal e financeiro (políticas arancelarias, primas á construción<sup>1</sup>, desgravacións fiscais<sup>2</sup>, créditos á exportación<sup>3</sup>, e programas de acción concertada) que poderíamos cualificar, sen medo de nos trabucar, como un *dumping* encuberto impulsado dende a propia Administración para favorecer aos armadores e aos propios estaleiros, nun ambiente internacional de expansión da demanda do transporte marítimo e da construción naval. Como consecuencia deste conxunto de medidas, a construción naval española pasou de construír 160000 TRBC en 1960 (o 1% do mercado mun-

dial) a 1.600.000 TRBC no ano 1975, momento de estoupido da crise mundial, e un máximo de 1.780.000 TRBC no ano 1978, cando chegou a representar un 4% do mercado mundial.

O peso das exportacións foi cada vez máis importante dende os anos sesenta do pasado século, chegando practicamente a aparelarse coa demanda interna na década dos sesenta e setenta (42% nos anos sesenta e 45% nos setenta). Se ben no inicio do proceso exportador o principal destino das exportacións españolas foi o mercado iberoamericano, nos anos setenta a situación mudou, pasando a competir nos mercados norteamericano, europeo, africano e asiático.

CADRO Nº 1  
 O PESO DAS EXPORTACIÓNS NA CONSTRUCIÓN NAVAL ESPAÑOLA 1950-1979



Fonte: J.M. Valdaliso, UPV, 2005

Nota: Os datos refírense á construción de buques mercantes maiores de 100 TRB.

<sup>1</sup> As primas á construción naval establecéronse para compensar as diferenzas de custos entre os estaleiros españois e estranxeiros. Ata 1956 estableceuse unha cantidade fixa de escasa contía. A partires de entón a contía pasou a ser proporcional, de xeito que acadaba un 9% se a propulsión era española e un 6% no caso contrario.

<sup>2</sup> Establecéronse en 1959. Ao principio só para exportación e dende 1966 tamén para o mercado interior. O importe acadaba o 12% do valor do buque, despois de descontar a prima.

<sup>3</sup> Créditos aos armadores a tipos de xuro máis baixos que o mercado interior para igualar aos tipos de xuro dos estaleiros doutros países. Establecidos a partir dos anos sesenta con participación da banca pública e privada e posteriormente, cando o sector albiscou a crise, con retirada da banca privada a partires dos anos setenta.



Mais o proceso de internacionalización da construción naval española non serviu para cambiar o posicionamento interno das empresas a respecto da filosofía dos controis internos, en particular para concederlle aos controis de produción e custos, un rol central nas tomas de decisións empresariais. O substancial paquete de axudas que vimos de resumir (primas, desgravacións, créditos preferenciais, etc.), a procedencia de moitos directivos dos grandes estaleiros dedicados principalmente á construción naval militar sen unha grande preocupación polos custos, e o tirón da demanda mundial focalizaron a preocupación da Administración e das propias empresas na captación de pedidos nos mercados internacionais, máis que nos aspectos produtivos e de control que foron aprazados *sine die*.

A guinda do pastel de axudas foron os Planes de Acción Concertada postos en marcha en 1967 ofrecendo axudas fiscais e crediticias de ata 40.000 millóns de pesetas para o cuatrienio 1968-1971. O obxectivo básico que declaraba o Ministerio de Industria era o de favorecer a concentración nos grandes e medianos estaleiros españois, para racionalizar a capacidade produtiva, aproveitar as economías de escala e aumentar a competitividade. Houbo ademais outras causas máis concretas e nunca confesadas. A máis salientábel, resolver a crise financeira de estaleiros importantes do sector (Astilleros de Cádiz, La Naval e Euskalduna) que chegaron a un acordo de fusión, constituíndo Astilleros Españoles S.A (AES) en 1969. Como resultado da posta en práctica dos Planes de Acción Concertada transformáronse e ampliáronse as instalacións produtivas de moitos estaleiros e mesmo se construíron novos. A falla de visión da burocracia española, e mesmo de importantes bancos: implicados no financiamento do sector, favoreceu a realización de grandes investimentos na industria naval, entre as que podemos salientar as realizadas nas grandes empresas públicas do Instituto Nacional de Industria: Astano en Ferrol e os Astilleros Españoles en Porto Real, Cádiz. Estes últimos aínda en construción cando os sinais dos mercados poñían xa en evidencia a inminente crise e aconsellaban a posta en práctica de políticas de limitación da oferta.

Cómpre salientar que o período de maior intensidade de crecemento da demanda rexistrouse na década dos sesenta. Se en 1961 a construción naval galega ocupaba a 7000 empregados fixos e producía 55000 Toneladas de Rexistro Bruto (TRB), en 1975, xusto no comezo da grande crise, daba emprego directo a 19277 traballadores do cadro de persoal (13479 en Ferrol) máis uns 5000 traballadores de compañías auxiliares, e producía unhas 652598 TRB (618992 TRB, un 94,85% do total galego, en Ferrol).

Superadas as lamentábeis consecuencias do conflito social do 10 de marzo de 1972, Bazán tiña unha grande parte da súa capacidade de traballo cuberta coas necesidades de transformación da flota, segmento de mercado no que estaba protexido da competencia exterior pola súa especial relación de dependencia coa Mariña de Guerra, e Astano tiña entrado en novos mercados tecnoloxicamente esixentes con produtos de especial complexidade, como o buque de transporte de gas licuado *Laietá*, e asumía desafíos tecnolóxicos importantes como o lanzamento por primeira vez no mundo dun buque de 300000 TRB dende unha bancada. Por outra banda, ambos estaleiros estaban ben instalados nos seus nichos de mercado. No ano 1976, o conxunto das factorías de Bazán facturaban uns 18544millones de pesetas e xeraban un valor engadido bruto (VEB)<sup>4</sup> duns 8173 millóns de pesetas, co que a relación entre VEB e vendas acadaba un valor do 44%. Pola súa banda, Astano acadaba unhas vendas de 12864 millóns de pesetas e xeraba un VEB de 5435 millóns de pesetas, polo que a relación entre VEB e vendas se situaba nun valor do 42%, malia estar actuando nun segmento de mercado como a construción de grandes petroleiros, que era atinxido pola crise mundial da enerxía e a redución do transporte de cru.

A crise dos mercados mundiais de materias primas, en particular a crise do petróleo desatada tras a guerra árabe-israelí de 1973 coa formación do cartel da OPEC, e a emerxencia de novos concorrentes, en particular os construtores xaponeses, volatilizarían as carteiraas de pedimentos dos estaleiros españois. Unha superficial revisión dos datos de mercado permitiríanos comprobar a gravidade da contracción da demanda. Ao longo

<sup>4</sup> O Valor Engadido Bruto (VEB) defínese como a diferenza entre o prezo de venda e o valor das compras que unha empresa ten que realizar no exterior (materias primas e subministracións fundamentalmente). Co seu VEB as empresas teñen que atender os custos internos (persoal, financeiros, amortizacións impostos e tributos, etc.). O peso do VEB sobre as vendas é un bo indicador do correcto posicionamento dunha empresa no mercado e da súa produtividade.



do período entre 1960 e 1975 tíñase producido un constante aumento da flota tirando da produción dos estaleiros a razón dun 12% anual dende os 7,9 millóns de TRB en 1960 aos 34,2 millóns de TRB en 1975. Ao longo destes anos a produción xaponesa pasou de 1,7 TRB (22% da produción mundial) a 17 millóns de TRB (50% da produción mundial) mentres que o conxunto da produción dos nove países que naquela altura integraban a CEE viron minguada a súa participación na construción naval mundial dende unha cota do 51% a só un 22%.

En 1976 Astano tiña a súa axenda de pedimentos a cero e comezaba a construír buques contra almacén, é dicir, sen armador. O período de *vacas gordas* xa tiña pasado, e dunha xeira de máxima actividade, que teoricamente permitiría recuperar os investimentos realizados, pasábase de súpeto a outra que ía obrigar á Administración española non só a asumir posicións defensivas nos estaleiros públicos, senón a estender o paraugas protector do Instituto Nacional de Industria (INI) a moitas empresas privadas ameazadas de insolvencia e quebra.

A prioridade do sector produtivo público —o de maior peso relativo nos estaleiros españois— pasou a ser nos delicados momentos da transición política á democracia (1977-1982) a conservación dos postos de traballo. O contorno social, a elevada capacidade reivindicativa e a crecente politización das centrais sindicais de clase aconsellaban evitar a conflitividade, polo que as consideracións produtivas e o control económico e orzamentario dos grandes estaleiros públicos, fundamentais para a consecución da competitividade e para a conservación da capacidade de xeración de emprego do sector, foron situados, outra volta, nun segundo plano e adiados novamente *sine die*.

Tras a consolidación da transición política, impúxose na administración española e nos responsábeis do sector a dura realidade. Era necesario poñer en primeiro plano os aspectos económico-productivos, porque se tiña chegado a unha situación tal que, sen axudas públicas, o sector no podía sobrevivir. A perda de competitividade dos estaleiros españois como consecuencia do efecto combinado dos elevados niveis salariais, a escasa penetración nos segmentos de mercado de produtos innovadores e bos prezos, o elevado diferencial de inflación, os altos tipos de xuro e a forte apreciación da peseta, situaron á construción naval española fóra de mercado. Para referendar o até agora

dito abonda cunha lixeira revisión dos datos de produtividade e emprego medio para o período entre 1980 e 1985 que se resumen na táboa nº 1.

A partires deste intre iníciase un cambio de rumbo na Administración española, impoñéndose nela a opinión de que o financiamento privilexiado, coa asignación aos estaleiros públicos de elevados volumes de creto a baixo custo, a protección do sector da concorrencia externa e o uso dos estaleiros públicos como factor de estabilidade social ao longo da transición, tiñan propiciado os excesos de investimento, custos laborais e emprego e, por outra banda, tiñan sido as causas indutoras do retraso na asunción da filosofía do control orzamentario e os controis de produción e custos.

A incorporación de España á Unión Europea en 1986 non foi máis que a consecuencia lóxica da progresiva apertura da economía española aos mercados mundiais, que impuña ás empresas a necesidade de producir en novas condicións, nas que non tiñan sitio as posicións proteccionistas das empresas pouco eficientes dende un punto de vista económico. A liña argumental dominante na Administración española foi a partires destes momentos que foran as decisións dos axentes económicos e os sinais xerados polos mercados libres, sen a presenza de axudas que as distorsionasen, as que determinarían a capacidade real da oferta. A conclusión foi a dolosa reconversión que os estaleiros españois tiveron que soportar, tras a que só poderían continuar producindo aqueles hipoteticamente máis eficaces que foran teoricamente quen de cerrar os seus exercicios con beneficios.

### A reconversión de ASTANO

A reconversión, entendida como puro recorte da capacidade de produción foi especialmente dura, arbitraria e inxusta con Astano. De nada serviron a resistencia dos traballadores nin as argumentacións emitidas dende os sindicatos e dende a propia Xunta de Galicia. Uns e outros expuxeron ao Goberno socialista que Astano non debería ser a vítima propiciatoria do axuste, que se ben a Unión Europea obrigaba a reducir capacidade non apuntaba a ningún estaleiro en particular, que entre os grandes estaleiros españois Astano era o que tiña unha maior experiencia exportadora, o que tiña construído e botado os meirandes barcos do mundo dende a bancada, o que ofrecía un mellor balance produtivo nos anos anteriores ao axuste, que era





o único estaleiro español que tiña construído un buque de transporte de gases licuados, o primeiro en inter-narse na tecnoloxía *off shore* e o que tiña reducido máis o seu cadro de persoal, pasando de 9000 empregados en 1975 a 6500 no 1979.

O estaleiro de Fene foi sometido a un durísimo plan de axuste que comezou por diluír primeiro e facer desaparecer despois progresivamente a súa personalidade empresarial. No *Estudio sobre el Plan de Reversión Naval. Línea Alternativa para Astano*, publicado pola Consellería de Industria da Xunta indícase textualmente, non sen razón, que «*La decadencia súbita y profun-*

*da de Astano sobreviene con su acelerada transformación interna en simple centro de producción de un grupo estatal en el que domina el peso abrumador de Astilleros Españoles S.A. (AES A)*», cuxos estaleiros máis importantes, o de Sestao e o de Porto Real, eran competidores directos de Astano e candidatos potenciais co estaleiro de Fene ao axuste. Sabido é que se o árbitro é afín ie neste caso era do equipo da casa!, barre para a casa e o resultado non podía ser outro.

Astano sufriu un fortísimo axuste laboral pasando desde os 6500 traballadores en sucesivas quendas a só uns 1000 a primeiros da década dos noventa, e por

**TÁBOA Nº 1**  
**PRODUCTIVIDADE, CUSTOS LABORAIS E EMPREGO COMPARADOS DA CONSTRUCCIÓN NAVAL INTERNACIONAL (1980-1985)**

PAÍS	EMPREGO 1980-1985	PRODUCCIÓN EN TRB 1980-1985	TRB/ HOME/ ANO	ÍNDICE PRODUCTIVIDADE RFA=100	CUSTO LABORAL/ TRB EN MARCOS 1985	ÍNDICE: RFA=100	HORAS POR ANO TRABALLADAS
Dinamarca	9.960	323.489	32,5	100,9	1.407	84,9	1.709
Grande Bretaña	16.941	294.385	17,4	54,0	2.032	122,6	1.887
Holanda	8.796	304.664	34,6	107,4	1.313	79,2	1.619
España	29.350	471.434	16,1	50,0	1.938	117,0	1.737
R.F.Alemaña	23.649	761.005	32,0	100,0	1.657	100,0	1.728
Xapón	152.500	5.791.000	37,9	117,7	1.264	74,5	1.848
Corea	41.400	910.800	22,0	68,3	773	46,7	2.264

Fonte: Elaborado por Outes X. e Gómez, F. en base a datos de AWES e OCDE

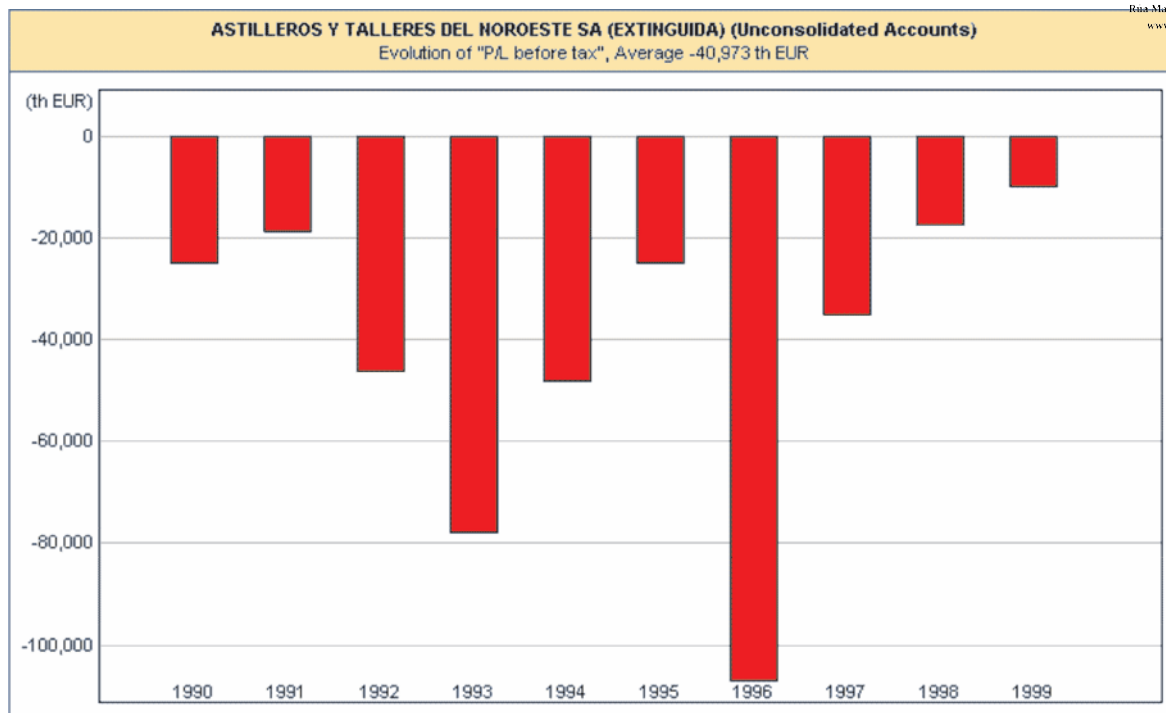
**TÁBOA Nº 2**  
**CRONOLOXÍA DO PROCESO DE RECONVERSIÓN EN ASTILLEROS ESPAÑOLES (AES A)**

PERÍODO	PROGRAMA	TRABALLADORES AFECTADOS		
		REGULACIÓN TEMPORAL	PREXUBILADOS 52/55 ANOS	BAIXAS INCENTIVADAS
1984-1987	Expediente Regulamento Emprego Creación do: <i>Fondo de Promoción de Emprego</i>	7.763		
1988-1990	Programa de Reestruturación		4.400	2.564
1994-1998	Plano Estratégico de Competitividade		4.060	
<b>TOTAIS</b>		<b>7.763</b>	<b>8.460</b>	<b>2.564</b>

Fonte: Elaboración propia

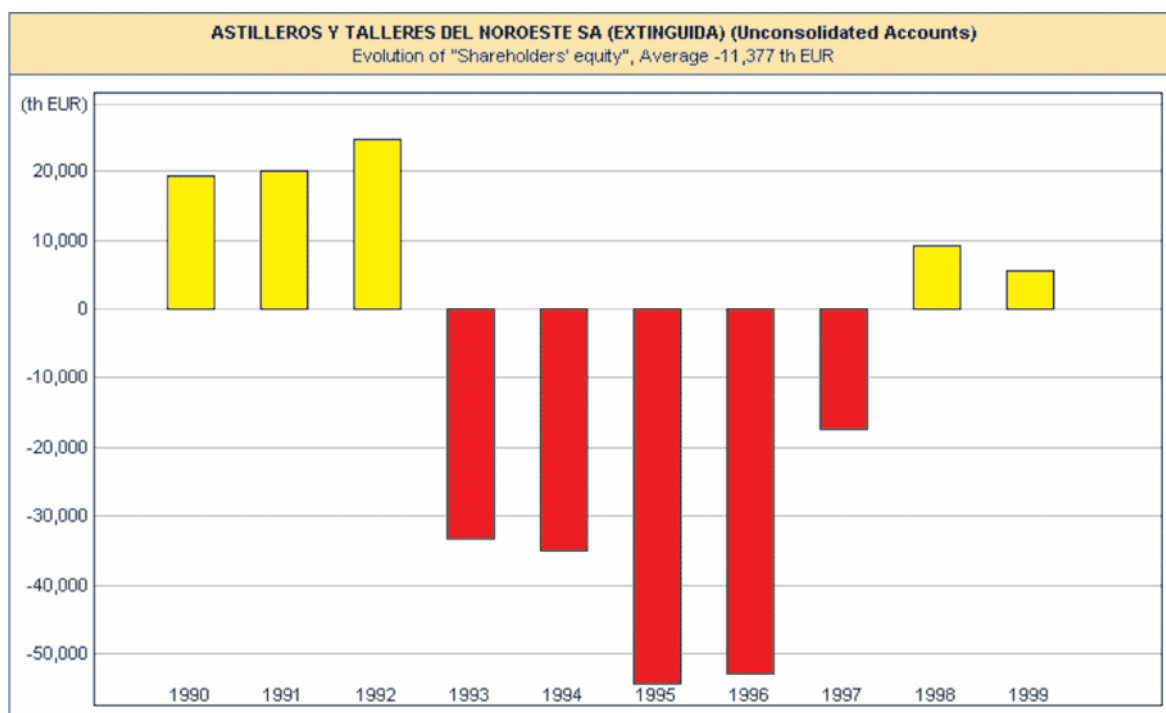


**CADRO Nº 2**



Fonte: Base de datos Sabi, 2004  
 Datos en miles de euros.

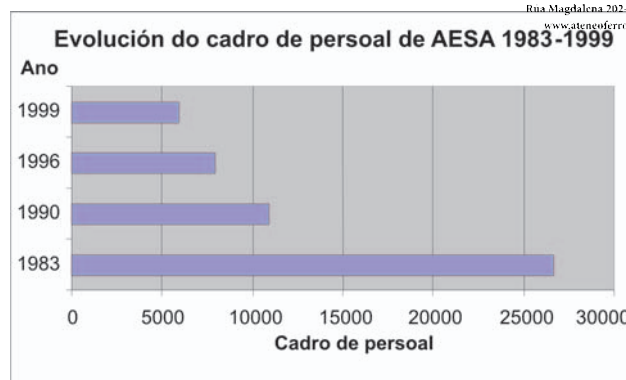
**CADRO Nº 3**





CADRO Nº 4

outra banda, o que foi moito máis importante, foi inhabilitado para a construción naval convencional e a súa oferta debería limitarse só a produción de artefactos *off shore*. Un mercado moi esixente dende un punto de vista construtivo, no que hai unha grande coincidencia de intereses entre os operadores, os armadores e os fabricantes dos sistemas e equipos de extracción de cru. Un mercado dominado polos demandantes, que fixan unhas condicións *leoninas* aos estaleiros, xa que deben fabricar un produto de elevada calidade polas especiais e esixentes condicións de traballo do mercado *off shore*, cuns prezos moi axustados. Un mercado, en fin, no que é moi difícil operar con beneficios e que esixe unha forte peaxe de entrada, que Astano tivo que pagar, tal e como reflicten os resultados da súa conta de perdas e ganancias ao longo de toda a década de 1990.



Fonte: Elaboración propia

A evolución da conta de perdas e ganancias ao longo da década de 1990, que se recolle no Cadro Nº 2, é concluínte dabondo. Ao longo do período o estaleiro perdeu unha media de 42 millóns de euros anuais, cuns máximos de 80 millóns de euros en 2003 e de 120 millóns de euros en 1996. As perdas acumuladas acabaron comendo os recursos propios da empresa. No ano 1993, cuns recursos propios negativos duns 30 millóns de euros, entra en quebra técnica, situación na que se encontrará ata o ano 1998, tras o seu ingreso no grupo IZAR.

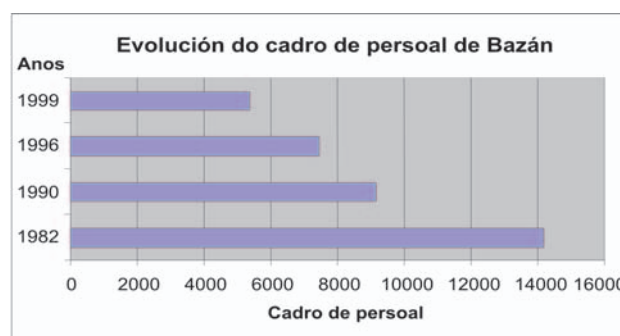
Esta situación ten convertido a factoría de Fene nunha instalación teoricamente complementaria da de Ferrol. Navantia tería na ría de Ferrol dúas factorías, unha en Ferrol e outra en Fene, dedicadas ámbalas dúas, teoricamente en pé de igualdade, á construción de unidades militares.

A continua situación da empresa en perdas, que atinxía tamén na mesma ou en maior medida ao conxunto de *Astilleros Españoles*, traducíuse inevitablemente en continuos expedientes de regulación de emprego, prexubilacións e baixas incentivadas tal e como se resume na táboa seguinte, na venda e mesmo na desaparición de estaleiros.

A realidade é, porén, diferente. A antiga Astano, cun cadro de persoal duns 300 traballadores, e unhas instalacións cunha superficie que supera os 80000 metros cadrados e dotadas de maquinaria e equipamentos acaídos nos que se investiron grandes cantidades entre 2000 e 2004, ten só unha carga de traballo testemuñal. É evidente que non está a ser utilizada polo grupo toda a súa capacidade potencial e que diante da *infrautilización* se teñen artellado alternativas

O resultado final foi unha continuada redución de emprego, que por desgraza non permitiu endereitar a situación financeira do grupo, que se vería abocado no ano 2005 a unha solución final drástica que implicaría a desaparición de IZAR, e o paso dos seus estaleiros á Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), agás San Fernando, Porto Real e Astano, que quedaron finalmente integradas no novo grupo Navantia, dedicado á construción de unidades militares e cun máximo permitido dun 20% da súa carga de traballo dedicado á construción civil, medido en cómputo da suma de horas de traballo dedicado tanto a novas construcións como a reparacións.

CADRO Nº 5



Fonte: Elaboración propia



orientadas a recuperar este estaleiro para a construción naval convencional, tanto nas áreas de novas construcións como na de reparacións.

As limitacións para concorrer no sector da construción naval civil até 2015, consensuadas entre a Unión Europea e o Estado español, coa aquiescencia de Izar e os propios sindicatos e a oposición frontal da SEPI e dos sindicatos, non puideron ser vencidas pola Xunta de Galicia, interesada en pular por un plano de volta á construción naval civil pilotado por Barreras. A non materialización deste proxecto foi unha ocasión perdida para aplicar nun gran estaleiro como Astano as innovacións que no eido da flexibilización do control e do incremento da produtividade ten demostrado ser quen de implantar con éxito o equipo directivo do estaleiro vigués. Foi unha ocasión perdida non só para Astano, senón para toda a construción naval galega.

### A reconversión en Bazán e no grupo Izar

Durante estes anos Izar non conseguiu tampouco uns bos resultados. As súas perdas superaron os 50 millóns de euros anuais, agás nos anos 1998 e 1999. Os seus recursos propios resultaron gravemente afectados ata diluírse no período de 1994 a 1998, con só un pequeno respiro no ano 1996. A consecuencia en termos de emprego foron as reducións de emprego, das que Bazán non se puido librar malia a súa especial vinculación co Ministerio de Defensa. En consecuencia, o seu cadro de persoal rexistrou unha mingua continuada por medio de diversos expedientes de xubilación anticipada, tal e como reflicte os datos da Táboa Nº3 e do Cadro Nº 5.

As empresas do grupo que viñan fabricando o equipamento que lles demandaba o Ministerio de Defensa ían conseguindo un difícil equilibrio entre os seus custos e os prezos finais que lles pagaba o Ministerio pero, unha vez que o grupo se amplía, despois da forzada absorción dos estaleiros da antiga AESA, ese equilibrio rómpese. Ao traballar os estaleiros de nova integración para mercados de libre concorrència, e ao aumentar os propios estaleiros militares a contratación co exterior (o contrato coa Armada norueguesa no caso das fragatas de Bazán) sen o paraugas compensatorio que supuña a produción militar para a Armada española, o grupo incorre en perdas de consideración, movéndose nunca franxa de resultados negativos situada entre os 150 e os 320 millóns de euros no período entre 1999 e 2003, que ameaza con eliminar os recursos propios inxectados a o grupo no ano 1999.

As causas son de diversa índole, tanto externas como internas. Entre as primeiras conta a competencia non só industrial, senón mesmo política, que outros países europeos instrumentaron para disputarlle a España os contratos de Defensa, baseados en moitas ocasións non só en cuestións estritas de custos, senón na toma de posturas políticas na esfera internacional. Entre as segundas contan os custos de entrada nos que incorreu Bazán pola entrada en novos produtos cunha complexa tecnoloxía e o elevado peso dos gastos de persoal sobre o valor engadido bruto.

A súa evolución no período entre 1999 e 2003 résumese no Cadro Nº 7. O peso superou sempre o 100% do valor engadido bruto creado pola empresa e evolucionou moi negativamente, achegándose a un valor do 300% no ano 2003.

**TÁBOA Nº 3**  
**CRONOLOXÍA DO PROCESO DE RECONVERSIÓN EN BAZÁN**

PERÍODO	PROGRAMA	TRABALLADORES AFECTADOS
1983-1988	Plans de Axuste de cadros de persoal	2.000 >62 anos
1987-1990	Plan de Viabilidade	1.902 >58 anos
1991-1996	Plans de Axuste de cadros de persoal	1.440 >58 anos
1999	Plan de futuro de Bazán	2.125 >52 anos
<b>TOTAIS</b>		<b>7.467</b>

Fonte: Elaboración propia





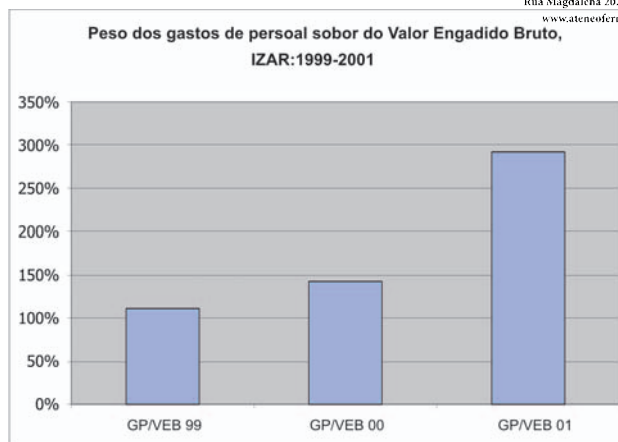
**CADRO Nº 7**

A solución posta en práctica como remedio aos problemas dos estaleiros da antiga AESA carecían iunha vez máis! da estrutura de organización precisa para controlar empresas tan diversas, operando en mercados de grande concorrencia nos que non podían competir en prezo.

Como resultado da integración dos estaleiros da antiga AESA, Izar acadou un cadro de persoal duns 12000 traballadores directos nos primeiros anos deste século, tal e como reflicten os datos de emprego recollidos no Cadro Nº 8.

O déficit de organización traducíuse nuns elevados custos laborais en relación á produtividade do período que afundiron definitivamente os resultados do grupo. Como consecuencia, os seus recursos propios pasaron dunha cifra duns 720 millóns de euros no ano 2000 a uns 370 millóns de euros só tres anos máis tarde.

A velocidade na perda de recursos propios, directamente asociada ás sucesivas perdas dos exercicios, abocou inevitabelmente ao grupo a unha nova redución de actividade e de cadros de persoal, a unha

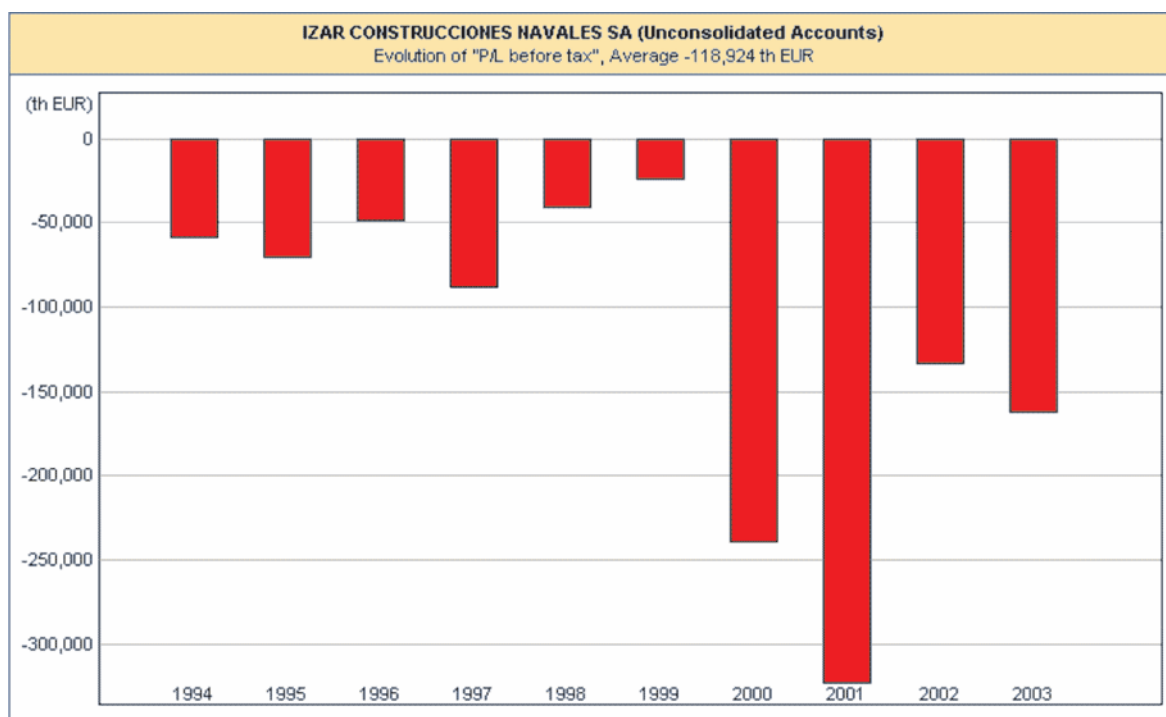


Fonte: Elaboración propia en base a os datos proporcionados por Ardán.

nova reconversión, que outra volta non reconvirteu nada, senón que simplemente diminuíu a entidade do problema para a SEPI, pasándollo ás comunidades autónomas nas que os estaleiros do grupo constituían un pilar fundamental da súa actividade económica e de creación de emprego, tal e como aconteceu en Galiza.

**CADRO Nº 6**

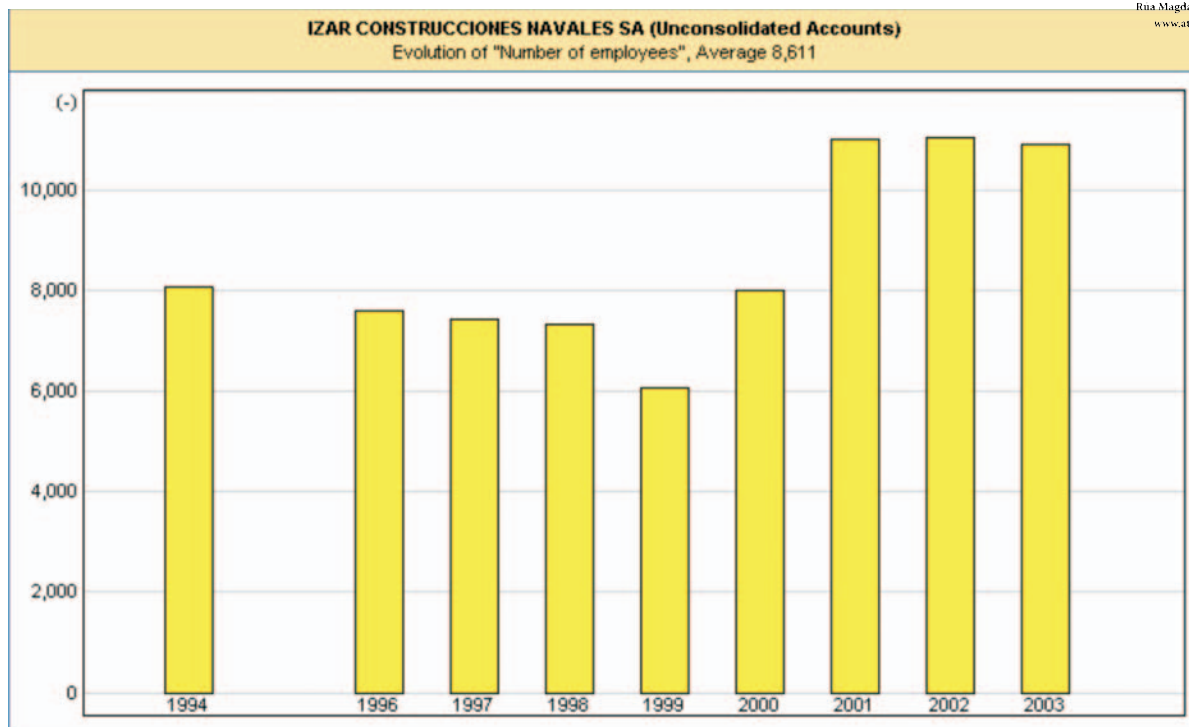
**EVOLUCIÓN DOS RESULTADOS DE IZAR: 1994-2003**



Fonte: Base de datos SABI, 2004



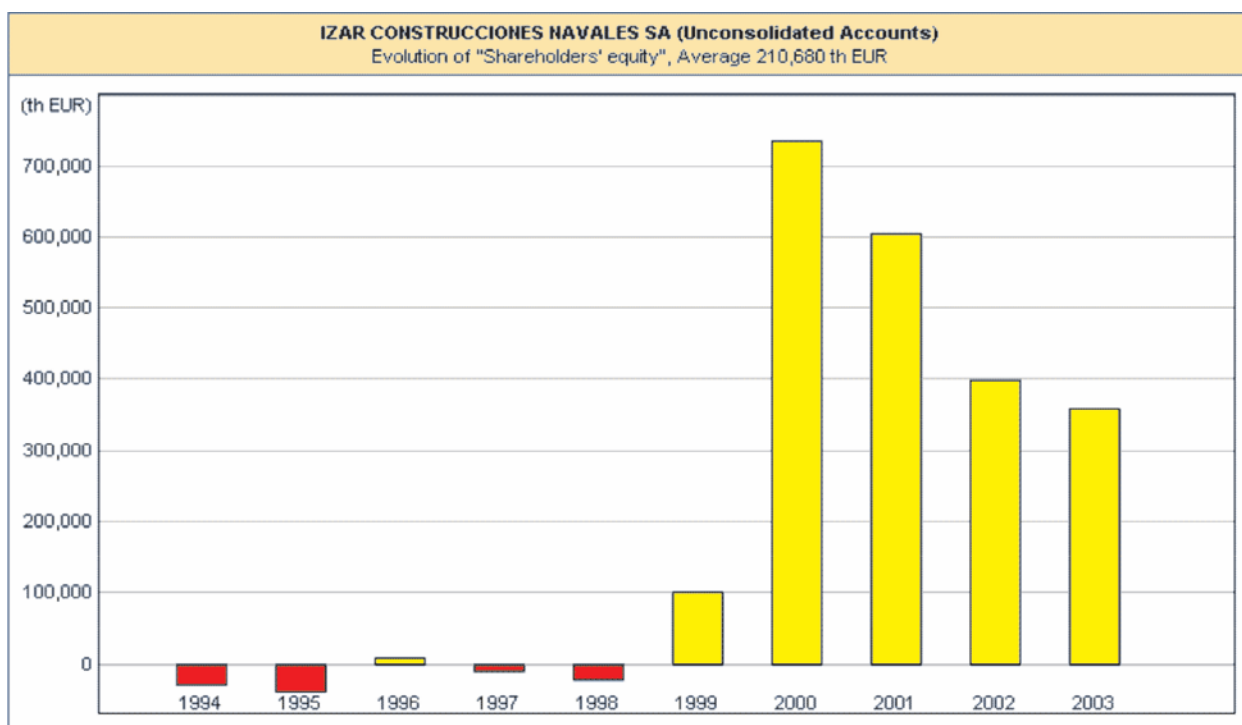
**CADRO Nº 8**



Fonte: Base de datos SABI, 2004

**CADRO Nº 9**

**EVOLUCIÓN DOS RECURSOS PROPIOS: 1994-2003**



Fonte: Base de datos SABI, 2004



## Conclusións

Ao longo de todo o século XX a construción naval española non puido ou non soubo asumir a filosofía da planificación e do control de custos.

O illamento internacional dos primeiros anos do franquismo permitiulle operar ao longo dos anos co-  
 renta, cincuenta e sesenta nun mercado interior atra-  
 pado en condicións de *dumping*.

A inxente cantidade de axudas públicas en forma de primas, desgravacións e créditos privilexiados e o proteccionismo focalizaron a preocupación dos direc-  
 tivos máis na contratación que na produción en benefi-  
 cios.

A súa consideración como industria estratéxica no período de desenvolvemento acelerado propiciou un exceso de investimento que abocou ao sector á crise dos anos setenta.

A imprescindíbel transición á democracia aconsellou adiar os remedios estruturais, que non se instrumen-  
 taron ata mediados da década de 1980, despois de máis de dez anos de deriva do sector cara a unha crise cada vez máis fonda.

A solución instrumentouse no sector dos grandes estaleiros cun claro prexuízo para os intereses dos estaleiros galegos, malia a súa mellor situación tecnoló-  
 xica e produtiva.

Despois dos cambios do ano 2006 ¿podemos dar por rematada a crise do sector en Ferrol? Están aínda vixentes moitas preguntas:

- Aínda que a construción naval civil se atopa nun dos mellores momentos da historia cunha axenda de pedimentos como nunca tal e como reflicten os datos dos estaleiros de Vigo ¿estamos en Ferrol nunha situación parella?

- ¿Que vai acontecer co grupo Izar, agora Navantia, se as perdas non se corrixen e se atopa outra

volta nunha situación concursal? ¿Permitirá a UE que se lle proporcionen novamente recursos propios por medio dunha nova reconversión?

- De non mudar a situación no espazo económico da UE, a derradeira ampliación posíbel por medio dun proceso de reconversión foi a pasada. ¿Será en verdade posíbel que Navantia poida operar en beneficios cunha carteira de pedimentos nos que son maioritarios os barcos para a exportación (Armadas norueguesa e australiana) en cuxos contratos, con toda seguridade, non se van permitir desviacións orzamentarias en calidade, prezo e prazo? Se isto non puidera acadarse e Navantia incorrera novamente en perdas, o horizonte a medio e longo prazo estará novamente cheo de incerteza.

- Unha saída aos mercados de capitais na procura de investidores privados antóllasenos imposíbel. Unha empresa en perdas, sen acometer un fondo proceso de transformación na procura dunha organización máis eficiente e flexíbel está incapacitada para captar capitais privados. Por outra banda, de non mudar as expectativas dos empregados e do movemento sindical sobre a *necesidade estrutural de garantir unha produción en beneficios* cegaranse de xeito irremediábel as posibilidades de recibir novos investidores privados.

- As solucións poderán vir, de persistir as actuais condicións, só da Administración, absorbendo as perdas acumuladas por medio da contratación de novas unidades para Defensa, ou establecendo unha nova alianza cos outros estaleiros militares que operan tamén en perdas noutros países da Unión Europea, que fora consentida pola UE por considerala estratéxica para a seguridade dos países membros e que permitira unha nova condonación de débedas.

Esperemos, de todos xeitos, que se teña a lección aprendida e que desta volta se superen os problemas do pasado. Só así poderemos encarar o futuro coa esperanza de sermos o que sempre fomos: unha cidade filla da Ilustración creada para ser construtora e reparadora de barcos e que sabe facelos tan ben como os mellores construtores do mundo, e ademais gañando cartos.



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





Ateneo Ferrolán  
O lugar do encontro para os estudos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# III

O factor humano:

a cultura do traballo



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Centro de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# OS TRABALADORES DA CONSTRUCCIÓN NAVAL NA RÍA DE FERROL: SÉCULOS XVIII A XX

MANUELA SANTALLA

**E**n tempos do rei Felipe II (1556-1598), a ría de Ferrol é elixida como porto de internada da flota. Se nun primeiro momento o esforzo bélico dese reinado centrábase no Mediterráneo, coa sublevación dos Países Baixos a partir de 1567, os intereses da Coroa cambian a súa mirada cara ao Atlántico. A incorporación de Portugal á Monarquía hispana tivo importantes repercusións na política europea, como o apoio inglés aos flamencos e aos corsarios das rutas atlánticas en contra de Felipe II.

No ano 1588 Felipe II prepara a Armada Invencible, que fracasou provocando o ataque inglés de Drake á Coruña polo que, a partir do ano de 1590, a ría de Ferrol entra nos plans da Monarquía dos Austrias como unha opción estratéxica no proxecto político atlántico, ao ser considerada un centro de internada e reparación da flota para actuar contra Inglaterra. Ao seu favor tiña o atractivo da súa rada e a súa zona de que o seu peirao era un dos máis excelentes e seguros do mundo, e iníciase o proceso de fortificación da ría ferrolá, co propósito de constituír varias armadas, no último intento de Felipe II por facerse co dominio do Atlántico.

A vila ferrolá e a súa comarca presentaban o inconveniente de non poder satisfacer o correcto abastecemento da flota, dende proporcionar víveres para as tripulacións dos barcos, enxarcialos ou mesmo facer reparacións, e tiña que importar case todo: madeiras de Lisboa, Asturias e Cantabria, enxarcias e aparellos do País Vasco, igual que carpinteiros de ribeira e calafates, e por último, precisaba construír almacéns onde colocar os aparellos da Armada.

Para intentar paliar esta falta de infraestrutura proxéctase a construción de tres castelos na ría ferrolá, o de San Felipe, o de San Martín e o da Nosa Señora da

Palma. O de San Felipe iníciase en 1589 e os outros dous a finais do século XVI, baixo a dirección de Martín Padilla, adiantado de Castela que ostentaba o mando da Flota Real en Ferrol. Para o aprovisionamento de víveres, e ante o monopolio sevillano en todas as manufacturas relacionadas co mar, trasladáronse dende Andalucía á provincia de Betanzos mestres da fábrica de biscoitos –unha especie de galleta indispensable no menú das tripulacións dos buques– para a súa elaboración nos actuais concellos de Neda –co que se iníciase a súa zona de seus muiñeiros e fornos de cocer o pan– e Betanzos. A partir do ano de 1591 constrúense en Neda doce destas fábricas de biscoitos e en Betanzos outras seis.

Estas actuacións da Coroa para potenciar a ría ferrolá non impedían o malestar da poboación polos gastos que ocasionaban as tropas, ás que tiñan que aloxar e manter, adiantando os gastos, tanto o Concello como os veciños, ao non proxectarse cuarteis nin locais onde acollelas. A isto sumábanse as protestas ante a obrigatoriedade das levas de pescadores para servir na Armada como mariñeiros, de aí que a poboación do litoral intentase fuxir ante a chegada dos recrutadores. Todos estes elementos propiciaron que a partir dos anos 1603 a 1610 o porto de internada das Armadas Reais fose A Coruña e uns anos máis tarde, en 1640, Lisboa.

No século XVIII, a Paz de Utrecht e Rastadt (1713-1714) sanciona a perda da maior parte das posesións europeas dos españois tras a Guerra de Sucesión, creándose unha nova *balanza de poderes* en Europa, con Gran Bretaña como árbitro deste equilibrio. Algunhas das cláusulas do Tratado de Utrecht contemplan importantes conquistas de Gran Bretaña sobre a Monarquía española, como a cesión da cidade e o castelo de



Xibraltar, a illa de Menorca, e a facultade de introducir negros nos seus dominios de América (norte) por espazo de trinta anos. A partir do ano 1733, a política exterior española centrouse na sinatura dos primeiros Pactos de Familia con Francia (1733,1743), co que a Coroa española se verá arrastrada na segunda metade do século XVIII a intervir en diversos conflitos bélicos en defensa dos intereses franceses.

En política interior, os Borbóns inician un longo proceso de reconstrución do país, proxectando remedios para resolver a difícil situación agraria, pero sobre todo a preocupación primordial destes gobernantes mercantilistas será a potenciación do comercio colonial e das Manufacturas Reais ou nacionais. Para acadar estes fins, a Coroa segue unha política proteccionista, na que se desenvolven unha serie de actividades, como as Manufacturas Reais: mestranzas militares de Barcelona, Ripoll, Sevilla, Liérganes (canóns e fusís), A Cavada (bombas) e Toledo (espadas); arsenais reais de Cádiz, Ferrol e Cartaxena; fábricas de áncoras en Ampuero e Tolosa; artesanía de luxo como a fábrica de tapices (Madrid) e cristal (La Granja) ou as fábricas téxtiles, como as de panos en Guadalajara, San Fernando e Segovia, as de seda en Murcia e Talavera e a de algodón en Ávila.

A parte desta reconstrución interior do país, a Monarquía borbónica precisaba para o seu ben funcionamento dunha Mariña ben constituída, rápida e eficaz. A primeira medida que van tomar será a creación no ano 1714 da Armada Real ou Mariña Real, é dicir, o conxunto de forzas marítimas a cargo do Estado que substitúe á Mariña herdada de Carlos II de Austria, formada pola Armada do Mar Océano, a Armada de la Carrera de Indias o Armada de la Avería, a Armada de Barlovento o del Caribe, a Armada del Mar del Sur o del Pacífico, a Armada de Filipinas e a Armada de Galeras.

Varias eran as razóns. A primeira, que a Coroa posuía uns límites xeográficos que superaban con creces os da propia Península, polo que había que garantir as fronteiras en moitos lugares dispersos do Planeta, nos que maioritariamente só se podía chegar por mar. A segunda razón é que no 1700 ten lugar unha forte disputa entre os países europeos polo mercado mundial, onde o comercio se converte no reitor da vida económica nacional e das relacións internacionais. E por último, que os intereses coloniais españois víronse progresivamente ameazados pola potencia

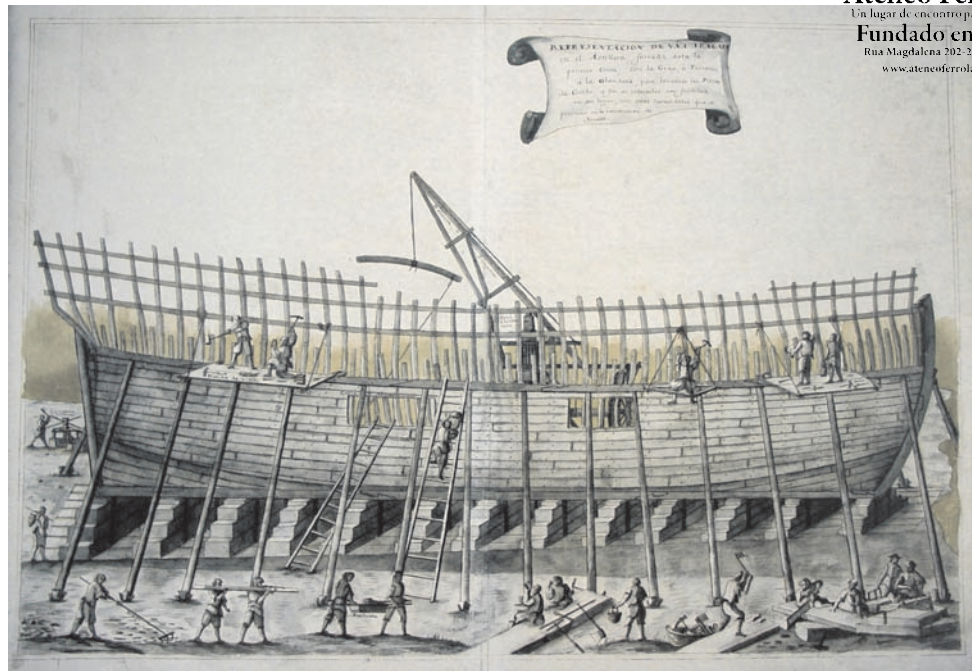
marítima en alza que era Gran Bretaña. Fronte a ela había que opoñer unha armada que moderase os seus desexos expansionistas. Os barcos de guerra debían ser a primeirísima materia de preocupación nacional. O problema era onde e como conseguilos. A situación dos estaleiros privados na primeira metade do 1700 non era a óptima para atender o forte incremento na demanda de buques de guerra.

O novidoso da política naval borbónica será potenciar a construción naval en establecementos permanentes, os estaleiros e os arsenais levantados para este efecto. Segundo o Marqués de la Ensenada, en España *“la marina que ha habido hasta aquí, ha sido de apariencia, pues no ha tenido arsenales, que es el fundamento”*.

Para levar a cabo este inmenso labor precisábase tanto da creación da infraestrutura para construír arsenais e estaleiros nos que armar bos barcos, como da organización dunha oficialía e mariñeiría con suficiente capacitación profesional. Estas tarefas ían ser encomendadas a Xosé Patiño, quen dende 1717 a 1736 –a través dos cargos que tivo: Intendente Xeral de Mariña (1717-1726), Presidente do Tribunal da Contratación, que dirixía o comercio e navegación con América tras o seu traslado de Sevilla a Cádiz e finalmente, como Secretario (Ministro) de Mariña, de 1726-1736–, levou a cabo este labor de reorganización (regulamento para a Infantería e Artillería da Armada, fundación da Academia de Guardamarinas, etc.) e a organización da Mariña en tres departamentos, que a súa vez se converteron na sede das tres grandes escuadras españolas por motivos estratéxico-militares de maior seguridade. Neles programouse a creación dos tres grandes arsenais fortificados onde efectuar todas as operacións de construción e reparación de buques. O sucesor de Patiño, o Marqués de la Ensenada, continuará nesta política.

Na capital departamental do Norte, Ferrol, baixo o nome de Reais Fábricas ou Reais Obras, agrúpanse: os Reais Arsenais, primeiro na Graña e logo en Ferrol; o Real Estaleiro de Esteiro e o seu barrio adxacente; a Real Fábrica de Sada en 1750, dedicada á produción de enxarcia e lonas; a dirección do proxecto urbanístico da nova poboación de Ferrol e fortificación terrestre e marítima da capital; a creación da Real Fábrica de Cobre de Xuvia en 1791, que se inaugura en 1800 e, por último, a construción das defensas costeiras –nunha concepción de costa inexpugnable– e defensas interiores da ría ferrolá.





▲ Lámina do Álbum do Marqués de la Victoria, século XVIII.  
 ▼ Abaixo, detalle.



O historiador Merino Navarro, xulgando controvertida a elección da ría ferrolá, constata que se elixe Ferrol coa idea de ameazar a ruta de Inglaterra a Portugal, tendo ao mesmo tempo unha especie de avanzada cara ao Atlántico Norte. Destacará este historiador que a Facenda española, ao ser a cabeza do comercio con América, tiña esa vantaxe á hora de buscar diñeiro. E Ferrol é especialmente significativo neste ensaio de conseguir o sustento sobre o terreo, xa que, *“Ferrol es un empeño estatal, pero el Estado lo paga atendiendo sobre todo a las rentas de la región en la que está asentado”*. Ferrol cobrará a súa consignación a

través do tesoureiro do Exército de Galicia, das rendas provinciais galegas, complementándoas cos fondos de aduanas, sal e tabaco de varias provincias galegas (Lugo, Mondoñedo e Ferrol) e de Asturias, onde a contribución á creación e funcionamento do arsenal foi importante en diñeiro e materias primas (carbón e madeira).

Neste período, Ferrol e A Graña soportaban unha forte carga fiscal derivada dos impostos da Coroa. A poboación tiña que importar de fóra da comarca e do Reino de Galicia a maior parte dos produtos de consumo. A poboación, maioritariamente traballadora e nova



(varóns de entre 16 e 40 anos), demanda sobre todo viño, suxeito a importantes impostos como alcabalas, millóns e servizos. De aí a importancia do cultivo da vide, que aumentou considerablemente na comarca de Betanzos ao longo da segunda metade do século XVIII, tras o crecemento demográfico de Ferrol. No ano 1780, Ferrol, A Graña e Mugardos, pagaban o 70% do imposto de millóns correspondente á provincia de Betanzos e deles a súa vez o 70% procedía da venda do viño polo miúdo.

Coa designación a partir de 1726 do Departamento Marítimo do Norte, as intendencias de Galicia, dende A Coruña, e a de Mariña, en Ferrol, ocupáronse de canalizar os esforzos físicos e económicos dos naturais (galegos) na posta en marcha das Reais Obras. Impresionante empresa que trouxo consigo as levas obrigatorias de campesiños e mariñeiros, que debían traballar durante un tempo limitado, de tres a catro meses. Esta situación tivo os seus detractores na vila debido ás diversas cargas que ocasionaba, como o aloxamento da tropa e subministro de combustibles (leña e palla) ou mesmo a requisa de carros e outros medios de transporte. Entre as críticas destacará a pronunciada polo procurador da vila, Pedro Ameneiro, quen protesta ante o Capitán Xeral de Galicia dicindo que dende 1729 o

Concello pagaba máis de trescentos reais de vellón en aluguer de locais para aloxamento da tropa de Mariña e persoal dos estaleiros da Graña, a maior parte deles procedentes de Guarnizo en Santander, constatando que, aínda recorrendo ao aloxamento en casas particulares, a vila era pequena para acoller a todo o persoal que requirían as obras.

A construción naval iniciouse na Graña, onde se constrúen entre 1730 e 1747 dous navíos de setenta canóns (o *Galicia* e o *León*), unha fragata de trinta e seis canóns (a *Ermiona*), un artefacto ou plataforma para arborar e outro para tombar a quilla. Será en 1746 a 1749 cando se inicien os estudos para trasladar os armazóns da construción naval e os locais administrativos e militares a Esteiro, *extramuros* do núcleo medieval ferrolán.

Segundo o catastro de Ensenada, realizado no ano 1752 baixo a dirección de Salvador Sevilla Cabeza de Vaca –non esquezamos que a capital departamental do Norte comprende a Real Vila da Graña e os seus lugares e a Real Vila de Ferrol (Ferrol Vello e *extramuros*)–, os veciños son 258 e 310 respectivamente, en total 568 veciños ou aproximadamente 2677 habitantes.

▼ Botadura na Constructora Naval, anos trinta do século XX.





Os dous grandes saltos demográficos serán o de 1746 a 1751, onde se pasa de 455 veciños a 1208, e o de 1752 a 1797, co que se chega a 4100 veciños. Coincide o primeiro destes auxes demográficos co traslado dende A Graña a Esteiro das oficinas do departamento e dos diversos armazóns navais e o asentamento familiar no barrio de Esteiro. O segundo, coas obras do novo arsenal e da gran dársena, coa construción da nova poboación de Ferrol ou A Magdalena, situada entre o poboado de Esteiro e Ferrol Vello.

En canto á clasificación das actividades produtivas desta poboación ferrolá, dende as súas orixes urbanas, esta amosa unha caracterización funcional, por un lado, ao ser un centro industrial especializado en construción naval militar e, por outro lado, ao ser a sede administrativa e militar que trae consigo o ser capital departamental do Norte, *enmarcada* nunha comarca rural dedicada a unha economía agrícola de subsistencia.

Historicamente, coa construción da muralla terrestre, cristalizou a dualidade urbano/rural, castelán/galego, entre os habitantes do termo municipal e os das aldeas limítrofes, en frases como *vivir fóra de portas*. Unha parte importante da mestranza procedía das aldeas da comarca, hoxe chamada Ferrolterra, que cos seus movementos pendulares aos obradoiros do arsenal favoreceu un tipo de hábitat suburbano, caracterizado na súa economía doméstica polos seus ingresos mixtos: os procedentes do traballo no sector secundario da construción naval e os procedentes dunha agricultura de subsistencia, xeralmente levada a cabo polas súas mulleres.

O modelo de mestranza, é dicir, dos traballadores da construción naval (véxase *Caderno do Ateneo*, nº 17-18), vai intimamente ligado á organización dos arsenais, e esta adaptase ás diversas ordenanzas que se ditan no século XVIII. A mestranza é a dona das ferramentas básicas do seu oficio, que é un requisito imprescindible para que o contador de arsenais lles dea a alta nas listas do arsenal, nas que figura, ademais, o día en que entran a traballar, o salario asignado, etc.

Se no ano 1795 existían nos tres arsenais de Ferrol, Cádiz e Cartaxena 14414 traballadores de mestranza e non agremiados, as reformas de Godoy en 1801 supoñen o despedimento de varios miles de traballadores, de xeito que o seu número queda reducido a 6500 individuos no total das tres capitais departamentais e un extra de peóns de 1200 a dividir entre os tres arse-

nais. Con esta reforma a mestranza ferrolá pasa de 4168 no mes de decembro de 1795 a 2423 traballadores e 23 mestres (mestranza facultativa) no ano 1801.

A heteroxeneidade desta mestranza, xeográfica e ocupacional, non lles impide *obrar mancomunadamente*, como na primeira folga industrial de 1752, coa imposición do pan da *provisión* e a prohibición de venda de pan das panadeiras de Neda no arsenal, onde as autoridades, ante a ameaza de *plante* en plena execución do *Apostolado*, acepta as peticións da mestranza.

Nestes primeiros anos de construción naval *a la inglesa*, a mestranza biscaíña e santanderina recibirán un trato de favor con respecto á mestranza das provincias galegas. Recibirán un maior salario, o cobro do cen por cen do seu salario máis o pago dos gastos da súa recuperación en caso de accidente laboral, o dereito a comer carne –obviando o precepto eclesiástico que impuña a abstinencia de comer carne durante 150 días ao ano–, previa autorización do bispo de Mondoñedo, trato desigual dos súbditos, como xa expuxera o cura de San Nicolás de Neda ante o Marqués de la Ensenada. Esta situación provocará graves conflitos entre as mestranzas que traballan no estaleiro de Esteiro. A faísca da discordia saltou en xuño de 1753, con motivo da romaría a Chanteiro, onde se inicia unha disputa verbal no bote que vai a Chanteiro, sobre quen debía subir primeiro, se os canteiros vascos ou os galegos. Os vascos subiron primeiro. Trinta deles ían armados con paus e escopetas de caza, insultando e atacando aos galegos. Enleáronse ambas mestranzas nunha batalla no peirao de San Fernando, e tivo que intervir o rexemento de Letonia para separalos.

Por mor destes feitos, ao día seguinte, 13 de xuño, o intendente Perea prohíbe a asistencia dos vascos á festa de San Antón da Cabana. En represalia, os canteiros vascos diríxense ao barrio de Esteiro, onde atacarán nas rúas aos canteiros e mariñeiros galegos, nun disturbio no que participan máis de trescentas persoas. O conflito trasladouse ás aldeas limítrofes de Santa María de Caranza, Santa María do Vilar, San Salvador de Serantes, etc. Perea, para pacificar a poboación, terá que armar a máis de setecentos homes, mobilizar os rexementos de Irlanda e Letonia e outros rexementos procedentes de Coruña, Pontevedra e Santiago.

Nestes sucesos non houbo mortos, pero si máis de trescentos feridos de consideración. Como protagonistas destes sucesos serán xulgados sesenta e dous vascos,





dos que vinte e catro son condenados ao presidio de Ceuta por tres anos –destes vinte e catro vascos condenados, cinco serán por deixar o seu traballo e un por pedir aumento de salario–, vinte foron despedidos das Reais Obras e os outros dezaioito absoltos. Tres anos máis tarde, en 1756, as mulleres destes vinte e catro canteiros e carpinteiros de ribeira condenados a presidio en Ceuta solicitan do Rei o seu indulto en base a “no tener otro arbitrio con que mantenerse y hasta el único que les había quedado de servir de rancheras a la maestranza, por la mucha gente que allí se despide, ni hoy lo tienen”. O Rei concédelles a graza do indulto, en vista de que non houbo mortos nos sucesos de Esteiro en xuño de 1753.

A falta de pagas provocará a entrega da instancia de agosto de 1770 dirixida ao Rei, na que declaran o seu vínculo común de pertenza á *Mestranza de Galicia*. Expoñen que son os xastres e os zapateiros –oficios que no século XVIII nunca forman parte da mestranza de Mariña, son inscritos nas listas por orde de Gautier–, e non eles, carpinteiros de ribeira e calafates, os que ocasionan os maiores gastos ao “*Rey Nuestro Señor*”:

“... Puestos a los pies de Vucencia, con la más profunda veneración, exponen, como hai dos años que andan tan malamente atrasados los pagamentos, que si el Caritativo Corazón de Vucencia no pone remedio a esta necesidad nos veremos enteramente perdidos, púes Sr. Excmo., cuando los suspiros de los Padres, los Lamentos de las Madres, y los continuos Gritos de los Hijos debieran enternecer el corazón del señor Intendente, parece lo contrario, pues cual otro Nerón, cuantas más lágrimas derrama la necesidad, más nos oprime retardándonos los pagamentos porque se sabe que es la vara donde se funda nuestro valimiento, parece que no se da por entendido de aquel pecado que dice el Sagrado Texto es uno de los cuatro que piden justicia al Cielo, que es el de retener el jornal al pobre. Ignoramos Sr., de que nace tan evidente antipatía para con nosotros pues estamos hoy a tiempo de escribir estos toscos rasgos a 26 de julio, y todavía no hai traza depagarnos el mes de junio, siendo así que todos tienen pagos, menos la pobre Maestranza, como si por servir a Su Majestad en este oficio Incurriéramos en algún crimen. Si los pagamentos de la Maestranza parecieren crecidos, proponemos a Vucencia un buen medio, y es hacer presente (como), con los dos tercios de los hombres empleados en

*estos Arsenales, con el nombre de Maestranza, los cuales gozan de jornales crecidos, no son profesores de Carpinteros ni Calafates, sino sastres y zapateros, y diversos oficios, quienes fueron admitidos, pagando este desafuero, los que somos legítimos profesores de los oficios de Carpintería y Calafatería, lo que probaremos patentemente, es que dejando en el trabajo los legítimos carpinteros y calafates, se ahorrará el Rey Nuestro Señor, 2.000 pesos cada pagamento y el trabajo irá algo mejor, con ahorro de materiales..., esperamos que el Justificado proceder de Vucencia pondrá remedio para el conveniente servicio de Dios y del Rei, cuya vida Guarde el Cielo y a Vucencia, dilatados años.*

*Humilde y Rendidamente Besa Las Manos de Vucencia.*  
*La Maestranza de Galicia”.*

Baixos salarios, retrasos nos pagamentos, aplicación das leis penais, forte carestía dos artigos de primeira necesidade, etc., provocarán un paulatino empobrecemento da mestranza, como o pon de manifesto en 1794 un autor anónimo quen, movido pola compaixón de ter visto a mestranza tan traballadora nas súas tarefas, agora pide esmorga de noite para manter ás súas familias, non só polos despedimentos que fai a Xunta Departamental, senón tamén criticará que:

“rebajándoles de sus goces laborales dos días de jornal para el fondo de inválidos y se les hace trabajar un día de fiesta, que parece de unha nación bárbara, que no sea del cristianismo. Mire V.M., la ruina de la Francia (refírese á Revolución francesa de 1789) por haber ostigado a los vasallos... No se olvide V.M. de la Real e Invicta Maestranza de este Departamento, pues parecen unos Leones en las faenas, como se verifica todos los días y no merecen menos jornal que en Departamento de Cádiz, y a proporción más”

Neste estado catastrófico que presentan os veciños da vila ferrolá, o 24 de agosto de 1809, a mestranza dirixe unha instancia aos Excelentísimos Señores da Xunta Central de España, iniciando o escrito así:

“los individuos de la maestranza del Departamento de Ferrol, exponen a V.E., la indigencia que padecen pues se hallan en el estado mas deplorable que han visto los nacidos del anterior siglo, y tanta la miseria que padecen que no parecen hombres vivos, sino cadáveres. No





*hay quien les preste un cuarto ni quien les dé una limosna. No se oye entre ellos palabras de alegría, sino lamentos y sollozos, diciendo ¡hay, cuando Dios nos traera remedio. ¡Cuando los señores de la Junta Central se acordarán de nosotros! Es más lamentable la época presente que la del año de 1801, pues aun en aquel año se les prestaba algo, pero ahora se cerró la misericordia para ellos. Así todos unidos y congregados se postran a los pies de V.E.*

*”Suplicándoles con todo rendimiento den las providencias más concernientes para que se les pague lo que tienen vencido o aunque no sea todo, pues se les está debiendo 8 meses y 3 del año 1802, que aún están debiendo a los acreedores lo que les han prestado en aquel tiempo. (Referíndose á invasión inglesa de 1800), Pues estaban firmes en defenderse de los enemigos con toda su vizarría, hasta la último gota de su sangre, si los superiores quisieran hacerlo así, pues los que exponen fueron el primer origen para tomar las armas sin que los superiores les mandanse. No firmamos por no haber pedido licencia para escribir a este tribunal, que si la pidieramos no se nos concedería y seríamos castigados, y lo hacemos, aunque parezca absurdo por la miseria que padecemos.”*



▲ Ensamblando as turbinas, ASTANO (1972).

Para o século XIX, segundo o Padrón Xeral de Vila de Ferrol e da Graña de 1839, o número de habitantes é de 12067, que se dividen da seguinte forma: na Graña viven 1304 habitantes, e en Ferrol viven 10763 habitantes, distribuídos nos seguintes cuarteis:

1º Cuartel, que comprende Esteiro ata a rúa de Pardo Baixo ou Provisión, cun total de 3182 habitantes.

2º Cuartel, que comprende dende a rúa Provisión ata a beirarrúa da dereita da Travesa de San Uxío, cun total de 4197 habitantes.

3º Cuartel, que comprende dende a beirarrúa da esquerda de San Roque ata a esquina do Cristo ou Capela de San Roque, cun total de 1859 habitantes.

4º Cuartel, dende a esquina do Cristo, Ferrol Vello ata o Muíño do Vento e fonte de Insua, cun total de 1525 habitantes.

Baixo a configuración do estado liberal, no ano de 1848, coincidindo en toda Europa cun período *revolucionario*, a mestranza eventual, ante a falta de salarios, non elevará unha instancia ao Rei, o dereito de petición coma no século XVIII, nin ás institucións políticas



nas que se vai configurando a sociedade liberal española, como son o Senado e o Congreso dos Deputados. Decántanse polos feitos consumados, como nos sucesos acaecidos os días 4 ao 17 de febreiro de 1848, nos que se negan a asistir ao traballo. Abandono de traballo, segundo as autoridades, polo que se inicia un sumario no Xulgado Militar de Mariña sobre estes feitos. Dende o día 4 pola tarde, a mestranza resistiuse a entrar no traballo do estaleiro por medo a ser ferida polas pedras que tiran os aprendices e, formando varios grupos, percorren durante o resto da tarde e noite as rúas da poboación, sobre todo as de Esteiro, con guitarras cantando coplas alusivas. As letras das cancións destacan que os aprendices tiraban pedras, polo que a mestranza se desculpa de non poder entrar ante tal chuvia de pedra e o temor de ser feridos. Só o fan cento noventa operarios. O día 5 só entraron catro traballadores e todos os aprendices. O día 6 todos os traballadores e aprendices solicitan a súa admisión, *“pero se está en espera de la resolución del Rey”*, dirá o Comandante Xeral, recoñecendo que se viven días de apuro na construción naval.

Ese día 6 de febreiro coincide coa chegada dos salarios dos traballadores por vía marítima. Admítese a todos os traballadores o día 8, pero se retrasa a entrega dos salarios, porque *“en ningún caso se pueden imponer al gobierno de Su Majestad con hechos de esta naturaleza y que no creyesen que dárselo (su salario), era resultado de su motín”*.

Tras a investigación do Xulgado Militar, o día 17 de febreiro chegan a conclusión as autoridades departamentais, que din que todos estaban de acordo en realizar dito plan, cun encubrimento dos organizadores. Recoñecendo a sentenza que a *resistencia* ao traballo non tivo lugar no arsenal nin no estaleiro, nin houbo gritos sediciosos en ningún concepto, non insultando a mestranza ás autoridades, nin ter que intervir a forza armada para soste a orde pública na vila. Aínda así son despedidos os traballadores *con nota*, e condenados ao cárcere no castelo de San Felipe, os *supostos* organizadores destes feitos en demanda do seu xornal.

No século XX, dende o remate da Guerra Civil ata o plan de estabilización de 1959 transcorren os anos da posguerra, período caracterizado polas dificultades que seguen a todas as guerras, pero agravadas polo illamento que a comunidade internacional establece ao réxime de Franco. A política económica da posguerra

caracterízase pola autarquía e a intervención estatal. O obxectivo básico de lograr a autosuficiencia económica, tal como propugnan os modelos fascistas europeos, sobre todo o italiano, ademais da teoría de que os pobos libres non deben depender economicamente do exterior.

Na industria seguiu a política intervencionista e de fortes restricións legais aos investimentos estranxeiros. En 1941 creouse o Instituto Nacional de Industria (INI) para o control da produción dos sectores industriais básicos, e do que o Estado era o maior inversor e promotor. A dependencia tecnolóxica do estranxeiro dificultaba que se lograra o obxectivo fundamental da política industrial oficial: redución drástica das importacións, o que provoca na práctica a supresión do comercio exterior, e a industrialización do país contando só cos recursos propios –tanto en bens como de capitais, no establecemento de prezos á marxe do mercado, etc.– o que resultou desastroso para a industria galega, en especial para a que producía bens de consumo, como as conserveiras e madeireiras, debido á práctica imposibilidade de importar determinados produtos.

Si crecen neste período as empresas vinculadas ás industrias de bens de produción, en concreto eléctricas e estaleiros. A construción de barcos contou cunha relevante axuda do Estado vinculada ao crédito naval, que permitiu un forte desenvolvemento de Barreras e Vulcano en Vigo e a aparición dunha nova planta na ría de Ferrol, Astano, comprada moi pronto polo grupo Pastor á familiar Aguilar.

A cidade de Ferrol, dende a súa orixe moderna, constitúese como unha cidade militar e naval, cunha especialización funcional e sociolóxica constituída polo colectivo de funcionarios da Armada e dunha sociedade local composta na súa maior parte por un proletariado industrial dedicado á construción naval. Tras a caída de poboación por mor da Guerra Civil, Ferrol anexionábase ao concello próximo de Serantes en 1940, polo que o seu censo aumenta en 1950 ata os 77000 habitantes. En 1960 baixa a 74000, para acadar os 87000 en 1970 e máis de 89000 en 1975.

A economía da sociedade da posguerra está marcada pola famélica autarquía e o consecuente mercado negro. O estraperlo foi a consecuencia principal do intervencionismo do Estado na economía para controlar os prezos, garantir o abastecemento e substituír as importacións, e o mercado negro acadou enormes



▲ Botadura do Arteaga (1972).

dimensións, o que leva a unha redución do consumo privado e a unha caída drástica dos salarios reais e a redistribución dos ingresos. *Agrarizouse* a poboación activa ao tempo que se daba unha *rerruralización* xeral da poboación, o que acadou o seu máximo histórico en 1950.

Os traballadores ferroláns tiveron que soportar unhas míseras condicións de vida, depuracións dos obreiros politicamente comprometidos, o aumento da xornada laboral para compensar a regresión tecnolóxica e o sometemento a unha disciplina *cuartelaria* no traballo. Os salarios non recuperaron os niveis de 1936 ata 1959. A coincidencia da caída brutal dos salarios co desabastecemento autárquico e o mercado negro socializou a *fame negra* dende o comezo dos anos corenta: unha dieta insá e pobre en calorías que os converteu nas vítimas idóneas dunha mancha de enfermidades como tuberculose, febres tifoides, etc.

As normas que foi ditando o goberno franquista dende a Guerra Civil reflectían xa a súa concepción do papel intervencionista que debía ter o Estado como regulador da actividade económica na liña tradicional do nacionalismo económico baseado no proteccionismo

arancelario e na substitución de importacións para impulsar unha reforma técnica da agricultura e da industria que aumentase a produción e garantise o abastecemento da poboación. Os medios empregados foron: fiscalizar a produción; decretar prezos fixos para os produtos básicos; asignar os recursos produtivos (carburantes, maquinaria) aos fieis do réxime; repartir os alimentos de consumo (en 1940 coa implantación da *cartilla de racionamento*, que pasou a chamarse a partir de 1945 *tarjeta de abastecimiento*) e espallar o *mito útil* do illamento internacional para o pago da axuda de guerra, coa fin de xustificar os douscentos mil mortos por fame e enfermidades.

Neste contexto da posguerra, J.M. González-Llanos merca un pequeno estaleiro en Fene, e tras o apoio financeiro de Pedro Barrié, do grupo Banco Pastor, convértese en sociedade anónima. Pasa de ocupar 3000 m<sup>2</sup> e ter 33 traballadores en 1943 a case 800000 m<sup>2</sup> e ter máis de 6000 traballadores en 1971 ou 1972, momento no que pasan a maior parte da accións ao INI.

Astano está situado no concello de Fene, que está caracterizado pola existencia dun sistema agrario tra-





dicional orientado ao autoabastecemento da familia labrega e a venda dos seus excedentes (agrario e pesqueiro), no mercado local e urbano próximo de Ferrol. Non será ata o proceso de urbanización das décadas de 1960 e 1970 cando unha parte importante dos traballadores da construción naval se desvencellen das faenas agrícolas e en menor medida das mariñeiras nas que se ocupaban anteriormente.

En 1970, coa firma do IV Convenio Colectivo de Astano, destácase a ledicia dos seus traballadores, que non será compartida polos de Bazán, que non acadan eses beneficios, como son: escala de salarios con *plus* de tempo, 21 días laborais de vacacións, xornada intensiva todo o ano, etc.

A finais dos anos sesenta e setenta, os conflitos laborais máis graves que se presentan no estaleiro serán pola situación das compañías subsidiarias da construción naval. O problema que aquelas suscitan non é novo, e atribúese a unha falla de inspección formal. A característica destas empresas auxiliares é que estenden os contratos cos solicitantes de ocupación –e como requisito previo para ser admitido nas tarefas–, que son asinados en branco polos traballadores. Posteriormente, se as condicións o aconsellan, a empresa cumprimenta o contrato laboral coas condicións vantaxosas do momento oportuno. Incluso a moitos traballadores que residen fóra de Fene, coa

fin de eludir o pago do *plus* de distancia, fálleslle recoñecer o seu domicilio na localidade.

Outro problema que afecta a unha parte dos traballadores do cadro de persoal de Astano (aqueles que proceden de puntos distantes como Barallobre, Sillobre, Maniños, Magalofes, Limodre, Pontedeume, Ares, etc.) é o das empresas subsidiarias e o transporte dos produtores cos seus movementos pendulares dende as súas explotacións familiares labregas aos diversos talleres do estaleiro. Tras o acordo asinado ente o xurado da empresa da factoría e a empresa El Ideal Gallego, en marzo de 1967, esta cubriría o servizo de transporte. Pero ante os continuos incumprimentos da empresa constitúese a cooperativa de transportes Estaleiro, co presidente José Piñón Vivero. Criticarán que o número de viaxeiros que van de pé excede de 30, o normal son 70, que non fai as paradas regulamentarias, polo que chegan tarde ao traballo e o trato inhumano que reciben dos empregados do transporte, polo que esixen un trato sen discriminacións, máxime cando son viaxeiros de todos os días e non ocasionais. Tras o apoio recibido polo Sindicato Vertical, a cooperativa Estaleiro entra en funcionamento en 1968 para a realización das viaxes dos obreiros, alugando os buses de Autos Paco, pero meses máis tarde a Xefatura de Transportes non concede esta autorización, o que implicará a desaparición da cooperativa Estaleiro tras uns meses de funcionamento.





Ateneo Ferrolán  
Espazo de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rua Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# OS AVATARES DO SECTOR NAVAL EN FERROL VISTOS POR UN SINDICALISTA

JOSE M<sup>a</sup> FREIRE PIÑEIRO

**S**en dúbida ningunha, as características peculiares da configuración da cidade de Ferrol, ao ser impulsada pola Coroa para o asentamento dos arsenais e os estaleiros que construírían a maior parte da flota e, desde logo, os seus máis importantes navíos, fixeron dela unha cidade industrial e xa que logo o berce de sindicalistas, que foron protagonistas dunha efervescencia social e política nada desdixible. Máis aló do recorrente feito puntual do nacemento de Pablo Iglesias, que de cativo marcharía para Madrid, onde se formaría e desenvolvería a súa actividade política e social, Ferrol ten sido unha das cidades máis avanzadas na creación e no desenvolvemento de organizacións sociais e obreiras.

Os avatares políticos, polo tanto, tiveron desde sempre unha grande repercusión na vida dunha cidade practicamente cativa do *monocultivo* da industria de construción naval que ciclicamente reproducían épocas de grande apoxeo e crecemento e momentos de fortes depresións, tal e como sucedeu coa empresa Astano que, constituída a principios de 1941 como estaleiro de barcos de pesca, se transformou a principios da década de 1960 nun estaleiro dedicado principalmente á construción de petroleiros, nun momento en que se estaba a producir un incremento do tráfico desta mercadoría e que tería a súa máxima intensidade polas repercusións da crise de Oriente Medio e o peche do golfo Pérsico, o que incentivou a construción dos superpetroleiros.

A construción de grandes tanques é unha actividade intensiva en man de obra e de pouco valor engadido, propia de países en vías de desenvolvemento. Así foi que a finais da década de 1960 e durante boa parte da de 1970 se chegaron a empregar uns 25000 traballadores entre os dous estaleiros da ría de Ferrol.

## O movemento sindical na ditadura. O apoxeo.

Sería daquela cando o movemento sindical cobrara a súa máxima capacidade, convertendo a Ferrol nunha referencia importante para o resto do Estado e un dos maiores quebracabezas para os rexedores da ditadura, que naqueles intres tiñan a Ferrol como un dos maiores focos subversivos de España e onde o Partido Comunista tería máis forza, pois a todos os antifranquistas nos tiñan etiquetados como tal.

Así foi que xa nos derradeiros anos da ditadura sucederon os feitos do 10 de marzo de 1972, que puxeron en evidencia a natureza real dun réxime que pretendía lograr a súa continuidade cunhas tímidas reformas que non ían mais aló da epiderme, como a *Lei Fraga* ou os plans de desenvolvemento dos tecnócratas do Opus Dei.

O asasinato de Amador e Daniel a mans da policía, os centos de feridos e a longa lista de *represaliados*, detidos e despedidos dos estaleiros deron a volta ao mundo e sen dúbida contribuíron á desaparición da ditadura, pois a pesar da forte represión, apenas dous anos despois os traballadores de Astano volvían poñer outra vez no primeiro plano a loita dos traballadores dos estaleiros.

## A reconversión naval. O declive.

A conquista da democracia deu lugar a unha nova situación na que as decisións políticas volveron a ser determinantes para Ferrol e a súa comarca. Así foi que, cando o auxe da construción naval comezou a declinar até caer nunha forte depresión por mor da entrada en escena de países en vías de desenvolvemento.



to, principalmente do leste asiático, xorde a *reconversión* do sector da construción naval que na súa maior parte fora integrado no sector público.

A reconversión foi impulsada pola Europa comunitaria coa disposición de medidas de reestruturación dos estaleiros aplicadas polos estados membros dende 1979, de acordo cos obxectivos establecidos pola Resolución do Consello, de 19 de setembro de 1978, sobre o saneamento do sector da construción naval, e polas Directivas 78/338/CEE e 81/363/CEE, referidas ás axudas á industria naval, que foron unhas tras doutras prorrogadas o substituídas polas directivas 85/2/CEE, VI Directiva 87/167/CEE; VII Directiva 90/652/CEE, 90/684/CEE e 93/115/CEE.

En España así mesmo recorreuse primeiro un camiño paralelo, pois, non sendo membro da CEE, non lle eran de aplicación as directivas, pero os gobernos de UCD comezaron a encarar o problema, conscientes de que entre as esixencias para que se producise o ingreso, que desde 1977 se tiña solicitado, estaba a da adecuación do aparato produtivo á unidade do mercado. Mais, debido á debilidade dun goberno en minoría coa forte oposición do PSOE-UGT e do PCE-CC.OO, a reconversión quedou a metade de camiño cos chamados *Pactos da Castellana* de xuño de 1978.

Sen embargo, a UCD deu comezo ao desenvolvemento normativo co Real Decreto 2135/80 sobre liberalización industrial, o Real Decreto Lei 9/1981, de 5 de xuño, sobre medidas para a reconversión industrial e o Real Decreto 643/1982, de 26 de febreiro, sobre medidas de reconversión do sector da construción naval.

Mais tería que producirse o relevo no goberno do Estado para que o PSOE acometese as reformas que lle permitirán negociar a sinatura do Tratado en 1985 e o ingreso efectivo xunto con Portugal en 1986. De feito, o Real Decreto 643/1982, de 26 de febreiro, sobre medidas de reconversión do sector de construción naval formulaba como obxectivos, entre outros: “*a adecuación da oferta á demanda previsible nos vindeiros anos mediante o peche ou transformación de actividades naqueles centros nos que non se acaden os obxectivos de produtividade necesarios*”.

E, así mesmo, determinaba a dimensión da capacidade industrial do seguinte xeito: “Fíxase en setecentas trinta mil toneladas de rexistro bruto, compensadas a produción anual global dos estaleiros, dentro das

medidas de reconversión, asignándose catrocentas trinta mil toneladas de rexistro bruto compensadas ao subsector de grandes estaleiros e trescentas mil toneladas de rexistro bruto compensadas, ao de medianos e pequenos”.

O devandito real decreto foi complementado primeiro por lo Real Decreto 736/1983, de 30 de marzo, sobre medidas complementarias de reconversión do sector da construción naval e substituído polo Real Decreto 1271/1984, de 13 de xuño, sobre medidas de reconversión do sector da construción naval, que viña a recoller os acordos acadados coa UGT e mais a ELA do País Vasco.

### O peche de Astano

Esta redución da capacidade instalada tivo como consecuencia a redución dos cadros de persoal de todos os estaleiros e o peche de Astano. Sen dúbida ningunha, o maior peso electoral do PSOE en Andalucía foi determinante para facer recaer en Ferrol a parte do león da redución da capacidade industrial instalada decretada, a pesar de contar coas mellores instalacións, capacitación e prestixio internacional que as grandes construcións realizadas tiñan acreditado.

A contestación sindical de CC.OO, LAB, o CAT, a CIG e USO, que chegaron a tirar da ELA no País Vasco, tivo xestos numantinos e sobre todo unha manipulación política considerable. Aquí en Galicia prolongouse ata as eleccións autonómicas de 1985 e foi na negociación directa coa comisión executiva do PSOE e a Comisión Cidadá constituída en Ferrol en defensa de Astano, onde se configurou a saída da dedicación *off-shore* para o estaleiro, entre outras contrapartidas, para dicir que non se pechaba. Naturalmente, os intereses políticos primaron, e só a USO defendeu, diante dos traballadores, o acordo acadado. O triunfo da posición defendida polos demais sindicatos levou á derrota sindical e social e á imposición da reconversión naval.

Desde entón, o movemento sindical foi reducindo súa capacidade canda a dos estaleiros e pouco a pouco os sindicatos maioritarios acabaron por integrarse na xestión sindical das repercusións sociais da *reconversión naval*.

Mais a crise do sector naval persistiu, e o 19 de outubro de 1995, a Axencia Industrial del Estado (AIE)



e os sindicatos UGT, CC.OO, ELA e CAT, asinaron o acordo do Plan Estratéxico de Competitividade do Sector Naval, co obxectivo de lograr a súa viabilidade para 1998, prevendo a redución duns 3900 traballadores por medio de prexubilacións e baixas incentivadas voluntarias.

### O malabarismo do PP. Nace Izar.

En xullo de 2000, en plena *era Aznar*, constitúese IZAR, que pretendía superar as dificultades do sector naval español, a quen a crise que viña sufrindo nos últimos trinta anos se lle xuntaba agora a competencia desleal dos estaleiros coreanos e a redución dos presupostos militares, que nos anos anteriores motivara o axuste dos cadros de persoal dos estaleiros militares coa prexubilación, en marzo de 1999, de 2125 traballadores de Bazán.

A nova empresa, que reunía aos estaleiros civís e militares, contaba cunha carteira de pedidos superior aos seiscentos mil millóns de pesetas. O 60% dos pedidos eran de carácter militar e o resto civil. Deste xeito pretendíase esconder as axudas estatais ao sector, ao non estar suxeitos os estaleiros militares ás restricións comunitarias.

O novo plan respectaba os cadros de persoal e mantiña os centros de produción de Izar, pretendendo acadar os trinta millóns de euros de beneficio para o ano 2005.

Pero a situación non mellorou, as previsións non se cumpriron, os encargos militares retrasáronse e superáronse as axudas públicas á construción naval que permitía a normativa europea para o período 1999 a 2003, en concreto as primas de funcionamento que só podían aplicarse ata o ano 2000 e as primas de reestruturación que non podían superar o 10% do valor base dos contratos. A partir de 1999 España non podía prestar outro tipo de axudas.

### Ao final a crúa realidade impónse. A quebra.

A xogada do PP non funcionou, e o 12 de maio de 2004 as autoridades comunitarias declaran incompatibles co mercado determinadas axudas recibidas por Izar e esixen súa devolución. Entón o goberno español constitúe un grupo de traballo para analizar a situa-

ción e apuntar as posibles vías de solución. A situación económica de Izar, ao non cumprir os obxectivos establecidos no plan industrial, e a posterior decisión da Comisión Europea, conducirían irremediabilmente á quebra da empresa.

### Unha nova saída. Morre Izar, nace Navantia

Tras dunha longa negociación chegouse á sinatura do acordo conseguido o 16 de decembro de 2004 entre os sindicatos CC.OO, UGT e USTG, coa empresa IZAR e a SEPI, como única vía para preservar a maior actividade e emprego dentro das restricións que impón a lexislación comunitaria.

As partes asinantes acordaron manter a actividade militar e a civil. Con este obxectivo, en primeiro lugar acordase que toda a actividade militar sexa concentrada nunha nova sociedade (Navantia) que poderá tamén realizar unha actividade civil complementaria en condicións de mercado, permitindo manter a capacidade tecnolóxica e de produción requirida pola actividade militar e cubrir períodos de baixa actividade neste mercado. Esta actividade civil estará limitada ao 20% da facturación total durante 10 anos, para cumprir cos requisitos da Comisión Europea.

Os centros de Sestao, Xixón, Manises e Sevilla, dedicados á construción naval civil seguiron integrados en Izar, garantindo a SEPI os dereitos dos traballadores e a execución dos contratos en curso. Unha vez que Izar entrou en liquidación, e tal como sinalaba o acordo cos sindicatos, a SEPI levou a cabo o proceso de venda destes centros a fin de dar entrada ao capital privado, co obxectivo de manter súa actividade de construción naval civil.

### O electoralismo do BNG e o Plan Barreras

En setembro de 2006 o Conselleiro de Industria da Xunta presenta publicamente un documento denominado *Estratexia para o desenvolvemento da industria naval na ría de Ferrol*, elaborado por una empresa de *consulting* e que esencialmente formulaba como conclusión que a SEPI, coa participación da Xunta de Galicia, iniciara un proceso de venda dos activos correspondentes á unidade produtiva de Navantia Fene. Esta conclusión concita a aprobación do empresariado de Ferrolterra, o rexeitamento dos sindicatos e a nega-



tiva da SEPI a contemplar outro escenario que non sexa o dos acordos de decembro de 2004.

En outubro de 2006 o presidente de Barreras maniféstase publicamente partidario de privatizar o estaleiro de Navantia Fene como solución á situación que atravesamos, avogando por concluír as privatizacións das plantas de Sestao, Xixón e Sevilla para logo abrir unha nova negociación con Bruxelas que permita privatizar a antiga Astano e entrar en novas construcións e incluso nun centro de reparacións privado na ría de Ferrol. Ademais advertía de que se avecinaba una crise no sector naval galego e dicía que existía un desequilibrio entre a oferta e a demanda no mercado “*que en dous ou tres anos*” ía deixar nunha situación de risco as instalacións que non se tiveran posto ao día.

En xaneiro de 2007, da man do Conselleiro de Industria, preséntase o *Plan Industrial de Hijos de J. BARRERAS S.A. para o estaleiro de Fene*. Que non é, nin máis nin menos, que un resumen daquel documento da Xunta no que se propón un modelo de empresa de síntese co máximo grao de *externalización* de actividades, cun cadro de persoal obxectivo propio de 250 traballadores e alleo de 3000. O plan en cuestión prevía a utilización de todos os medios de produción dispostos no actual estaleiro e a realización duns investimentos de seis millóns de euros para a actualización e mellora de medios técnicos e de nove millóns para a optimización de procesos. Afirmaba contar co respaldo financeiro de Caixa Galicia e Caixanova para a adquisición dos activos correspondentes ás instalacións do estaleiro, pero non dicía en canto os valoraba nin como se faría efectiva a compra. Establecía un tempo de seis meses para o arranque da actividade desde o seu traspaso e prevía un obxectivo de facturación de mil millóns de euros nun horizonte de cinco anos. No tocante á adquisición dos activos de Navantia Fene, no documento tan só se afirmaba que “*sobre isto xa se falará*”. ¿Acaso pretendía, como saíu publicado, a súa cesión *graciable* pola SEPI?

Nun primeiro intre incluso os empresarios de Ferrol rexeitaron a proposta por non se contar con eles. Os sindicatos e os traballadores de Navantia Fene rexeitaróna de plano, incluso a CIG pronunciouse en contra da privatización enfrontándose á posición do BNG. Mais o BNG iniciou súa campaña e, nun acto celebrado no campus de Esteiro para presentar o *Plan Barreras*, que se converteu nun acto preelectoral de cara ás municipais de maio de 2007, chegan a afirmar que a

campaña electoral de Ferrolterra non se centraría no urbanismo, nin na reivindicación das infraestruturas (AVE, autovía, porto exterior, etc.) senón que se centraría na bancada de Astano.

### Os activos ociosos

Ao Fracasado *Plan Barreras*, que rexeitaron de plano o Goberno español e a Comisión Europea e visualizou unha coincidencia oportunista entre o PP e o BNG, sucedulle a reivindicación dos chamados *activos ociosos*.

Tras as eleccións municipais o BNG, secundado por un sector do empresariado local con intereses na industria auxiliar da construción naval, máis preocupado de conseguir beneficios a custa das subvencións de axudas oficiais que de expoñerse á creación de proxectos industriais serios, lánzanse a reivindicar a disposición dos *activos ociosos* de Navantia Fene.

Sen dúbida a isto contribuíu o incumprimento pola SEPI e NAVANTIA do disposto nos acordos de decembro de 2004 no tocante á definición do plan industrial, que definira a especialización dos centros de Navantia de acordo coa optimización da produción programada, investimentos, acción comercial, formación e capacitación dos cadros de persoal, etc.

A posibilidade de converter Astano nun parque empresarial suscita o rexeitamento da maioría dos sindicatos, que ven nesta medida unha liquidación do estaleiro.

Mais, se ben non se pode parcelar un estaleiro como se fose un polígono industrial, o certo é que unhas instalacións como as que hai en Fene, están sendo infrautilizadas coa única dedicación á fabricación de bloques para os barcos que se montan nas bancadas de Ferrol.

### O Plan estratéxico de Navantia

Por fin, despois de varios anos de incumprimento, o pasado día 14 de novembro de 2007 foi presentado en Madrid o Plan Estratéxico de Navantia aos sindicatos CC.OO, UGT e USTG, asinantes dos acordos de decembro de 2004, que foi cualificado como un continuísmo do que se está a facer sen definir os





obxectivos que se recollían nos acordos e, polo tanto, sen resolver o futuro industrial de Navantia na ría de Ferrol.

Incluso a previsión de inversións produtivas durante a vixencia do plan céntranse exclusivamente no estaleiro de Porto Real, discriminando claramente á ría de Ferrol, mantendo a mesma estrutura produtiva sen definir nin a especialización dos centros nin a optimización dos mesmos en prol dunha estratexia produtiva que non se ve por ningures.

Albíscase unha aposta polo abandono de sectores industriais de gran importancia para a ría de Ferrol, non só a construción e reparación naval civil se non o de turbinas, que no documento nin se menciona e o que é peor, formula unha total centralización da estrutura da empresa, incluíndo áreas de vital importancia como a enxeñería, dirección técnica, a acción comercial, etc., o que limita a eficacia e desenvolvemento das actividades nos centros produtivos.

En definitiva, con este plan non se despexa o futuro de Navantia, pois non se define a especialización produtiva dos diferentes centros en prol dunha optimización da capacidade industrial, que sería o que podería supoñer unha aposta por ser o principal referente da industria de construción naval militar europea.

## Conclusións

I.- A *reconversión naval* tivo e ten unha dimensión comunitaria, incíase como condición imprescindible para o ingreso de España en 1985. A redución da capacidade instalada é unha das principais condicións. Como e onde se levase acabo sería discutible, pero non a cantidade. Por iso o PSOE decide o peche de Astano para favorecer aos estaleiros andaluces, onde tiña máis votos que perder.

As decisións, polo tanto, unha vez tomadas, son decisións de Estado e comprometen ao Estado coa Comisión Europea. Nin un ano enteiro de fortes mobilizacións impediron súa aplicación.

II.- A Comisión Europea vixía e controla o cumprimento e na súa función é inexorable. A experiencia demostra que de nada valen subterfuxios ou encubrimentos, nin os intereses dos partidos políticos, nin as presións dunha comunidade autónoma ou do sector afectado varían os acordos establecidos.

III.- A proposta do Conselleiro de Industria da Xunta foi unha aposta política do BNG que sabía que, en tempo electoral, ninguén en Galicia ía opoñerse pois, ao que tal fixera lle caería o sambenito do anti-patriotismo e amais tiña o condimento do *vitimismo* con fundamento na orixe da reconversión: sempre castigan a Galicia. Non nos deixan facer o que sabemos.

IV.- O *Plan Barreras* era falso, no só porque seu fundamento era o mesmo que o da proposta do Conselleiro. Independentemente da súa viabilidade ou non, o plan preséntase a sabendas de que non era posible levalo a cabo e precisamente por iso non se recorre o camiño lóxico de quen quere levar a cabo un proxecto, indo primeiro á prensa antes de conseguir o respaldo necesario.

V.- Resulta realmente improbable que o Estado español e mais a Comisión Europea dean marcha atrás a un proceso tan complicado e custoso por intereses electoralistas nunha comunidade autónoma.

VI.- Seguimos sen ter unha definición clara de futuro para o sector naval da ría de Ferrol.

## Unha aposta polo futuro

De cara ao futuro, independentemente de non estar de acordo coa decisión tomada polo PSOE, no seu día, de facer recaer o maior peso da reconversión naval en Ferrolterra, en beneficio dos estaleiros andaluces, coído que hai que ser realistas e non caer no simplismo de reivindicar volver a ser o que fomos, pois nin España ni a UE fixeron unha reconversión do sector naval para volver á mesma situación de partida.

Hai que facer que as instalacións de Navantia Fene se optimicen, se saturen con outras actividades como por exemplo puido ser Imenosa, pero se Astano ten futuro, este pasa por desenvolver ao máximo a actividade para a que foi destinada polo seu accionista, a SEPI, en decembro de 2004 de acordo cos sindicatos e os traballadores, é dicir, a súa dedicación á construción naval militar.

É unha inmoralidade facer propostas que de antemán se sabe que son imposibles de levar a cabo. Tal foi o caso do chamado *Plan Barreras* para Astano que en realidade, como o recoñeceron desde o



Concelleiro de Industria do Bloque, o propio Anxo Quintana e o aspirante do BNG á alcaldía de Ferrol, tratábase dunha proposta deste partido para facer dela o principal eixe da campaña electoral das municipais 2007 en Ferrolterra.

Por iso a alternativa non pasa só por reclamar unha maior carga de traballo para Navantia Fene, fronte ao outro estaleiro da Ría. É preciso optimizar as instalacións, sintetizando os dous estaleiros, redefinindo, en función das actividades, os espazos e as utilidades cara a un futuro de Ferrol aberto ao mar, inspirado no Ferrol da Ilustración e non da reconversión, é dicir, liberando o maior espazo posible para achegar a cidade ao mar desde Caranza ate o Cantón, o que permitiría a

visión dos arsenais militares por dentro e recuperar para a cidade un amplo espazo para usos urbanos, culturais, lúdicos, turísticos, etc.

Fronte ao discurso caduco de que o futuro de Ferrolterra pasa polo sector naval, é preciso apostar decididamente por unha diversificación industrial xeradora de máis emprego e máis riqueza, que teña en conta as potencialidades da comarca, para o que fai falla rematar as infraestruturas viarias, a Trascantábrica, o AVE, a 2ª fase do porto exterior, a súa conexión coas autovías, etc., e, desde logo, a disposición de solo industrial comarcal que racionalice a industrialización da comarca en lugar de andar ás carreiras por poñer un polígono en cada concello.



Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encuentro para todos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

Liñas de **FE** uturo



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





# LIÑAS DE FUTURO

ELISEO ZAERA RÍOS

**M**áis que un traballo concienciado e técnico sobre as posibilidades de futuro da construción naval na ría de Ferrol, tendo en conta a situación actual e as perspectivas obxectivas que existen, neste pequeno apartado intentaremos esbozar posibilidades futuras de desenvolvemento tanto da actividade naval en si como do seu contorno, en función das decisións fundamentalmente políticas que se tomen<sup>1</sup>.

A construción naval militar parece consolidada e centrada en exclusiva en Navantia, que hoxe por hoxe abrangue os dous grandes centros de Ferrol e Fene. Pero a ninguén se lle escapa o *sobredimensionado* destes espazos para un só tipo, aínda que diverso, de construción, a militar. O *corsé* que esta realidade militar supuxo dende sempre para a cidade de Ferrol, noutros tempos realidade positiva, razón de ser e soporte fun-

damental para o progreso longo e sostido da cidade, non ten por que se tornar hoxe nun atranco para un progreso, unha expansión, unha redefinición de cidade que para moitos cidadáns os tempos demandan.

Non é unha idea nova, pero a medida que nos imos internando no século XXI, parece que un cúmulo de condicións e circunstancias permiten contemplar esa revolucionaria posibilidade sen paixóns extremas irreconciliables.

O primeiro é expoñer esa idea, esa arriscada opción, con absoluta claridade e logo, a quen corresponda, decidir se se acepta como plan de longo alcance e planificada no tempo, conxugando todos os elementos en xogo: redefinición da cidade, perspectiva de patrimonio mundial, recuperación ambiental, recomposición de espazos industriais e axuste dos asentamentos militares. O futuro podería ser:

- 1.- **BASE NAVAL:** Na Graña, coas adaptacións e complementos necesarios.
- 2.- **CONSTRUCCIÓN NAVAL MILITAR E REPARACIÓNS NAVAIS:** Traslado e concentración de toda a actividade en Fene. (Antiga Astano).
- 3.- **CIDADE:** Recuperación de todos os espazos dos arsenais e antiga Bazán, para usos da cidade, de Ferrol, definitivamente achegada ao mar.

Esta transformación pode compatibilizarse –hai exemplos– coa utilización de instalacións para servizos da industria naval. Dicimos que non é idea nova porque xa o enxeñeiro naval Juan Gelpi no seu libro *Ferrol, una ciudad irrepetible* publicado por Edicións do Castro, expuña con ilustracións moi suxerentes esa nova e extraordinaria visión de Ferrol.

Por outra banda, procesos similares de reutilización de áreas industriais xa se deron no noso entorno europeo con espectaculares resultados.

Tentar perfilar unhas liñas de actuación para a Construción naval na ría de Ferrol nesta encrucillada na que nos atopamos, neste fin de ciclo que está a supor a

desaparición do grande estaleiro Astano e a dedicación case exclusiva da única grande empresa que sobrevive, Navantia, á construción naval militar, obriga a abordar unha redefinición de Ferrol como cidade, impón asumir o risco de adiantar unha reestruturación de espazos cara a un horizonte de 10 ou 12 lustros no tempo, evidentemente pola estreita interacción de *construción naval e cidade* que durante séculos marcou a vida e o desenvolvemento deste contorno xeográfico e social.

Exemplos de transformación singulares que poden ilustrar esta proposta: Brooklyn Navy Yard (EE.UU.), Chatham (Reino Unido), Newcastle (Reino Unido).

<sup>1</sup> Véxase a publicación *Propuestas de análisis. Modelos de reutilización de Astilleros* de Ferrol Metrópoli.





Ateneo Ferrolán

El lugar de encuentro para todos

Fundado en 1879

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)







**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encuentro y cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalenesa 502 36111 Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encontro para os estudos  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# O patrimonio industrial

# N

aval



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



Ateneo Ferrolán  
Un lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# O PATRIMONIO INDUSTRIAL COMO MEMORIA DA CULTURA NAVAL

JUAN J. BURGOA

O patrimonio cultural, nunha formulación moderna e integradora, contempla un conxunto de obras de interese que reflicten a historia, o traballo e a vida dos habitantes dun territorio, situando así ao home diante das súas auténticas raíces sociais e culturais. Os novos estudos, leis e regulamentacións sobre o patrimonio cultural van tendo en conta de xeito cada vez máis específico ao patrimonio industrial –e dentro deste o naval–, así como a posta en valor dos correspondentes bens relevantes en materia científica e técnica, aínda que se nota certa falla de coordinación neste tema e teñen lugar algunhas confusións entre o concepto de patrimonio industrial e outros como o etnográfico.

Na cultura occidental, xa desde o século XVIII, o traballo considerouse como un valor primordial na vida do home, que caracterizaba ao individuo e que decidía a súa personalidade e a súa situación dentro da sociedade. Hoxe, o traballo como valor intrínseco ten menos peso na vida das persoas e, aínda que semella ser máis escaso, e polo tanto apréciase o valor dun posto de traballo, dáse o paradoxo que se lle dá maior importancia ao tempo destinado ao ocio. Tamén, dentro dun novo xeito de vida, está a proliferar certo consumo masivo de bens materiais, polo que aumenta o número dos centros de ocio e os parques temáticos e, como unha serpe que morde a súa cola, cada vez se pon máis en valor o turismo cultural, incluíndo o emerxente turismo industrial.

O inicio da Revolución industrial ten uns antecedentes e unha continuidade histórica que chegan ata os nosos días. A disciplina coñecida como Arqueoloxía Industrial naceu no Reino Unido a mediados do século XX como un concepto de defensa da herdanza da Revolución industrial, evolucionando cara á catalogación

e conservación do patrimonio fabril e industrial e a súa integración dentro das ciencias sociais, ao considerar que se debe explicar a industria dentro dun contexto social e da cultura do traballo do pobo. No seu camiño de evolución desde a súa definición de arqueoloxía industrial ao concepto de cultura do traballo, este concepto percorreu un importante desenvolvemento nos derradeiros anos, especialmente nos Estados Unidos e nalgúns países europeos.

A arqueoloxía industrial constitúe unha ferramenta que dispón dunha gran capacidade para reconstruír un itinerario pedagóxico de mobilización social, para revitalizar a memoria histórica do traballo dun pobo e para recuperar unha cultura tanto material como intanxible de usos e costumes xa perdidas, podendo ámbalas dúas compoñentes, o que constitúe o patrimonio industrial, ser expostas en forma *museística*, restaurando e aproveitando para iso moitas veces os propios edificios que no seu día foron os lugares de traballo e de produción que deron orixe a ese patrimonio.

Deste xeito conséguese a posta en valor dun patrimonio que ata agora estaba esquecido ou pouco considerado pola sociedade, atinxindo a revitalización de certos edificios industriais de calidade arquitectónica e características de interese ou conxuntos industriais de especial significación, dando a coñecer a historia tecnolóxica de determinados lugares e incluso chegando a intentar restaurar a paisaxe de zonas no seu día desarranxadas polo desenvolvemento industrial, como puidera ser o caso próximo a Ferrol dos terreos das minas de lignito do veciño concello das Pontes.

Incluídos no inventario do patrimonio cultural, e dentro dos bens inmoables, considéranse como ben



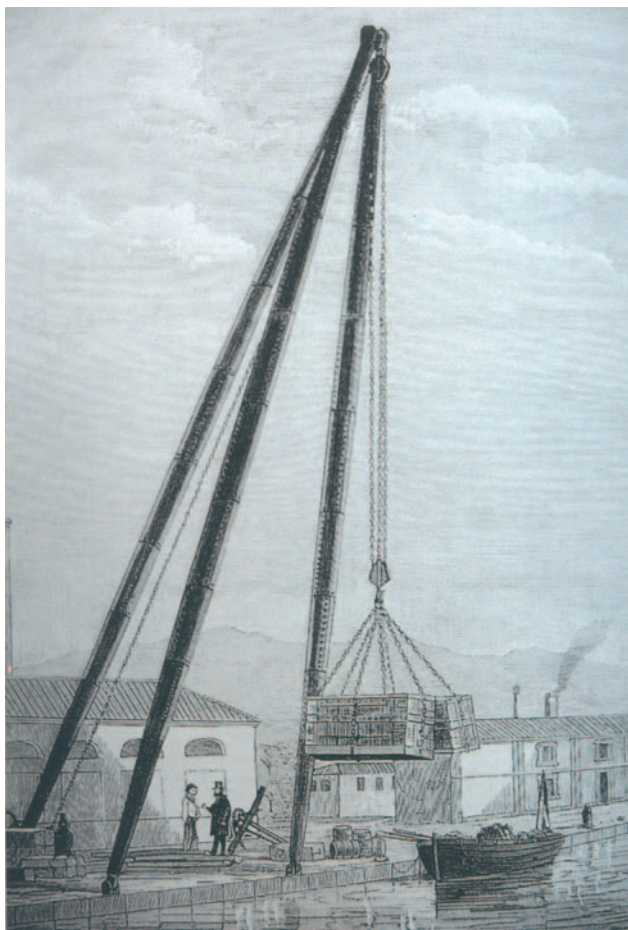
industrial cada un dos elementos que compoñen o patrimonio industrial, podendo diferenciarse en tres tipos destes bens industriais:

1. Elementos illados, ben pola súa natureza intrínseca –por exemplo unha ponte, un forno ou unha cheminea– ou ben pola desaparición do resto dos seus compoñentes, pero que polo seu valor histórico, arquitectónico ou tecnolóxico sexan testemuña suficiente dunha actividade industrial á que poden servir de exemplo ou referencia, tal como o edificio nobre ou representativo dunha instalación industrial, a fachada principal ou outro compoñente illado.

2. Conxuntos industriais que conservan todos os compoñentes materiais e funcionais, así como a súa articulación, é dicir, que constitúen unha mostra coherente e completa dunha determinada actividade industrial, como por exemplo, un conxunto de batáns de traballo do liño ou unha fábrica de salgadura e conservas de peixe.

3. Paisaxes industriais, amplas zonas onde se conservan visibles no territorio as pegadas e todos os compoñentes esenciais dos procesos de produción dunha ou varias actividades industriais relacionadas entre si, como pode ser o caso dunha conca mineira.

▼ A machina do Arsenal (c. 1881).



O Instituto do Patrimonio Histórico Español, dependente do Ministerio de Cultura, entende por patrimonio industrial o conxunto de elementos de explotación industrial xerado polas actividades económicas de cada sociedade. Este patrimonio responde a un determinado proceso de produción e a un concreto sistema tecnolóxico, caracterizado pola mecanización, dentro dunha manifestación de relación social capitalista.

No Plan Nacional de Patrimonio Industrial inclúense as manifestacións comprendidas entre a metade do século XVIII, cos inicios da mecanización, e o momento en que comeza a ser substituída total ou parcialmente por outros sistemas nos que fundamentalmente intervéen a automatización.

Dentro dun contexto favorable cara á revalorización do patrimonio industrial, pero tamén dentro dun proceso no que semella existir moi pouca coordinación e aínda menos información pública, o Ministerio de Cultura de España puxo en marcha o citado plan de patrimonio industrial de ámbito estatal, xestionado polo devandito instituto. No ano 2002 a comisión delegada para este patrimonio seleccionou unha serie de bens industriais para o conxunto do Estado español,





◀ Ferrol visto desde Os Lastres. Debuxo de Alonso del Canto (Colección de José Sánchez Plaza).

sendo un total de catro os que corresponden á comunidade de Galicia: a Fábrica de Conservas e Factoría Baleeira de Massó en Cangas e Bueu, as centrais hidroeléctricas do río Tambre, os viadutos do Ferrocarril de Redondela e os estaleiros navais do arsenal de Ferrol.

Emporiso, neste intre semella que estamos ante unha simple declaración de intencións da devandita comisión, sen que ata o momento actual se afondase ou houberse un avance serio sobre o tema, que semella totalmente paralizado.

No que atinxe á nosa cidade, é necesario que as entidades oficiais informen sobre o particular, facendo o oportuno seguimento deste patrimonio histórico de Ferrol e que, á vez, os responsables ferroláns da cultura esperten do seu sono e leven a cabo unha seria coordinación do traballo que están a realizar diversas instancias e entidades en relación coa petición de Patrimonio da Humanidade para o conxunto do arsenal militar e as fortificacións da Ría, a posta en marcha do Museo da Construción Naval e coa pertenza de Ferrol ao Foro de Cidades e Entidades da Ilustración, logrando que as entidades e asociacións culturais da cidade apoiem e se involucren seriamente nestes procesos.

## O patrimonio industrial de Ferrol

*A poco trecho, para más adorno,  
 el Real de Esteiro, población hermosa,  
 extendiéndose va por el contorno  
 en mucha inmensa fábrica costosa.*

O cura de Fruime. Año 1754

Ferrol non sería o que hoxe é se case tres séculos atrás non tivese sido designada capital do Departamento Marítimo do Norte para aproveitar as magníficas condicións de defensa e abrigo da súa ría. A cidade iniciou a súa industrialización na segunda metade do século XVIII, co gallo da Ilustración e a nova política naval do estado borbónico, creando os estaleiros navais da Graña o ano 1726, trasladados e consolidados na enseada de Esteiro a partir do ano 1750. Nese intre, o complexo industrial dedicado á construción naval deu un forte pulo a outras necesarias actividades produtivas auxiliares, entre as que se poden destacar os curtidoiros, as velarías e fábricas de lona e enxarcia, os muíños de fariña e os centros de fundición e metalurxia, coa creación de unidades industriais de produción e centros fabrís na propia cidade e en lugares da comarca circundante, salientando entre eles a Real Fábrica de Cobraría de Xuvia.

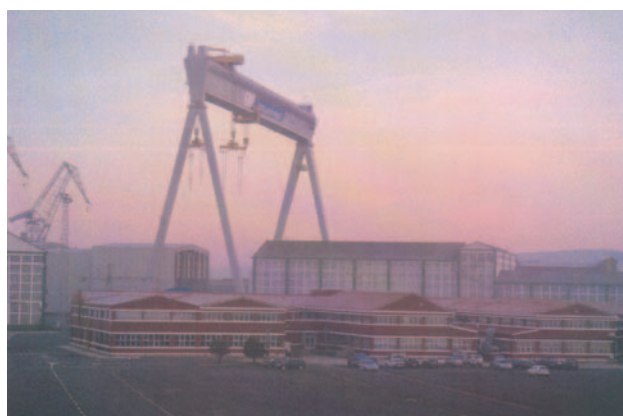


Deste xeito foise creando un incipiente tecido industrial que orixinou unha artesanía, unha industria popular e unha cultura propia do traballo, nun proceso que levou ao desenvolvemento industrial de Ferrol e a súa comarca. Os memoriais de Eugenio Larruga e do Alcalde Maior Álvarez Caballero, os catastros e dicionarios estatísticos de Ensenada, Miñano e Madoz, as publicacións dos ilustrados ferroláns Caamaño y Pardo, Lucas Labrada e Alonso López, os estudos posteriores de Ángel del Arenal, Fernández Flórez, Luciano Taxonera e Nicolás Fort, e, xa nos nosos días, os traballos levados a cabo por Meijide y Pardo, Rodríguez-Villasante Prieto, Granados Loureda e Fernández Negral, entre outros, poden ilustrar acerca do desenvolvemento deste proceso e do número e da calidade destes establecementos fabrís.

Este proceso de industrialización continuou durante os séculos XIX e XX coa evolución histórica da construtora naval adaptada ás novas e emerxentes tecnoloxías –principalmente coa introdución da máquina de vapor e a utilización do casco metálico para os buques na segunda metade do século XIX–, a actividade dos estaleiros da Graña no mesmo século XIX, e a posterior creación doutra importante industria naval na Ría, a factoría de Astano a partires do ano 1941. A década de 1940 trouxo consigo un importante despegue económico da zona, ata que na década de 1980 comezou un novo declive industrial, todo iso no contexto dunha incidencia case total do sector naval na economía da cidade.

A pesar desta histórica dependencia do Estado e dentro deste *monocultivo* industrial formouse un certo tecido industrial por mor da creación de novas empresas, unhas relacionadas coa industria naval e outras independentes da mesma, pero todas elas de forte raizame na cidade ou na bisbarra ata a súa desaparición, casos da fábrica de Xuvia, Pysbe, Pebsa, Fenya, Peninsular Maderera, Megasa, Imenosa, Indunor, a cerámica Santa Rita, ou as fábricas de xabóns Beceiro e de lapis Hispania, nun proceso que, non obstante, non logrou a consolidación dunha estrutura diversificada da industria, fóra da creación dunha trama de industrias auxiliares totalmente dependentes do traballo nos estaleiros.

Todo este proceso de nacemento de empresas e de conseguinte creación de postos de traballo tivo lugar nunha serie de ciclos alternos de prosperidade e decadencia para a cidade, mentres que o proceso produtivo



▲ O guindastre pórtico de Astano.



ía sempre a remolque dos presupostos da Armada e das condicións impostas polo cambiante Goberno central, dando orixe na comarca a períodos de crises e reconversións, baixo diferentes Administracións, chegadas ata nosos días. Se as duras e sucesivas reconversións dos últimos vinte e cinco anos tiveron como unha das principais causas do seu fracaso a falla do solo imprescindible para o asentamento de empresas, hoxe atopámonos nun novo período de decadencia industrial que esixe o necesario proceso de revitalización da cidade e comarca, pero sempre contando cunhas boas infraestruturas que inclúan unha ben rematada autopista, un axeitado porto exterior que inclúa a conexión por tren e un auténtico parque empresarial e tecnolóxico, tal como o proposto por algunhas entidades con visión de futuro.

O proceso atópase neste intre en plena cerimonia da confusión, cos responsables políticos usando unha dobre linguaxe en Santiago e Madrid, un Concello que leva anos espido de ideas no tema industrial, un CIS na busca da súa identidade e unha empresa Navantia e unha Universidade pouco comprometidas. Mentres tanto, o parque empresarial de Leixa, Mandiá, segue paralizado, non funciona a Mancomunidade e continúa cuns empresarios que comezan a se unir na busca da súa identidade e da anódina Cámara de Comercio. A todo iso cómpre engadir a presenza dun *Plan Ferrol* que tan só parece servir para obter subvencións oficiais, e unha indefinida área metropolitana que cadaquén interpreta como lle peta.

A cuestión é que non se logra unha verdadeira revitalización da cidade por mor das voltas e reviravoltas de diferentes plans estratéxicos, polos continuos estudos teóricos feitos por un *totum revolutum* de axentes económicos, sociais e políticos, ademais da presenza de teóricos expertos, mais moi poucos coñecedores reais da situación. O resultado é o desigual compromiso e o pouco apoio das diferentes administracións estatais e autonómicas. En resumo, ata o de agora moitas mesas e promesas, pero de momento poucas empresas.

Non obstante este *deslabazado* escenario, como resultado da súa historia, Ferrol e a súa ría dispoñen dun notable patrimonio industrial, na súa maior parte referente á construción naval, orixinado polos importantes estaleiros que hoxe se asentaron na propia cidade de Ferrol, herdeiros dos construídos pola Coroa no século XVIII, e en Fene, sen esquecer as achegas históricas neste eido doutras vilas da ría como Neda e A

Graña. Este patrimonio naval constitúe a testemuña a memoria de toda unha cultura do traballo de varias xeracións de Ferrol e comarca, sendo obrigada a súa difusión e custodia para o futuro.

### A posta en valor do patrimonio industrial

No ano 1995 o Ministerio de Defensa e a Asociación de Enxeñeiros Navais asinaron un convenio regulando a súa colaboración para organizar en Ferrol unha Exposición da Construción Naval que reflectira a súa evolución histórica e fose un escaparate que amosara os estaleiros e arsenais, os buques construídos e os métodos de construción e explotación. Acordouse que esta exposición se convertera logo nun museo instalado de xeito permanente no nobre e diáfano marco das abovedadas naves do edificio de Ferrerías do século XVIII, remodelado dun xeito cando menos discutible e con pouco respecto á súa traza orixinal.

Tras unha andaina longa e chea de atrancos cara á súa materialización práctica, especialmente pola escaseza de financiamento e a pouco axeitada xestión dun inflado Padroado, hoxe o novo museo pretende amosar os procesos da construción naval, desde as primeiras etapas do proxecto ata a explotación final do buque, mostrar os métodos de traballo, organización e xestión, dar a coñecer a evolución histórica da construción naval e contribuír ao estudo e catalogación dos elementos, maquinaria e ferramentas utilizadas, todo iso exposto en áreas temáticas de diferente interese.

Mentres que no centro da nobre praza que preside o citado museo se colocou un artefacto mecánico –en vez de erixir un monumento axeitado ao contorno e á época–, existen fundadas dúbidas sobre o seu futuro, non só pola súa precipitada inauguración, o pouco atractivo sistema tutelado das visitas e a presentación innovadora que esixen os museos actuais, senón tamén no que atinxe á súa futura bicéfala dirección e á súa integración e coordinación co actual Museo Naval. Ademais, deberíase coñecer o destino das interesantes coleccións de obxectos, maquetas, fotografías e outros elementos relativos á construción naval que se conservan nos pequenos museos xa existentes nos actuais recintos de Navantia Ferrol e Navantia Fene, dos que non se ten noticia acerca da súa integración.

Por outra banda prosegue o seu camiño, entre lusco e fusco, a candidatura de Ferrol cara a conseguir a





▲ Dique da Cabana. Colección Fundación Ferrol Metrópoli.  
 Cortesía de Xan Ramírez.

consideración de Patrimonio da Humanidade. Mentres o Concello segue a levar na busca dunha fórmula para crear unha fundación ou consorcio realmente funcional e operativa que faga de soporte material para este labor e lle forneza do necesario pulo, sen repetir os erros da creada para o Museo de Construción Naval, conséntase a carencia dun eficaz órgano de xestión que elabore os plans directores de usos dos bens culturais que integran a candidatura. Cómpre citar tamén a inexistencia dun organismo representante da sociedade civil e das entidades culturais da cidade que consiga o apoio cidadán, que ata este momento non se logrou, e que poida ser unha ferramenta para a súa proxección e coñecemento exterior.

A prol da tarefa de difusión deste patrimonio, que inclúe máis de cincuenta construcións de recoñecido interese, semella primordial a creación dun Museo da Ilustración, que se podería instalar no céntrico edificio da Capitanía Xeral, unha vez perdida a súa funcionalidade militar, como lugar axeitado para expoñer o patrimonio material e intanxible que deixou en Ferrol o Século das Luces e para dar a coñecer o grao de avance do longo camiño cara ao Patrimonio da Humanidade. Esta actuación poderíase completar coa creación dun Centro de Interpretación nos sotos da Costa de Mella, instalando un ascensor exterior que enlazase a súa parte

baixa cos Xardíns de Herrera, miradoiro excepcional sobre o arsenal militar.

Con independencia dos devanditos museos, poderíase crear un Centro Histórico de Interpretación da Cultura Naval, é dicir, unha área temática de divulgación histórica dos recursos desta cultura, a base de paneis ilustrativos e elementos materiais relacionados coa arqueoloxía industrial, nalgunha zona sen uso da ampla superficie de máis de 750000 m<sup>2</sup> da antiga factoría de Astano. Neste contexto, o monumental guindastre pórtico, emblemática icona do estaleiro de Fene –lémbrese o caso similar da desaparecida *machina* do arsenal, tan reproducida nas antigas postais e tan permanente no léxico e na memoria popular de Ferrol–, caso de non ter unha utilización práctica, podería ser por si mesmo un importante exemplo do patrimonio industrial e tamén o pórtico ao abeiro do cal organizar un espazo en forma de museo que axudaría a por en valor os baldeiros terreos da factoría.

Neste sentido cómpre buscar unha axeitada utilización e posta en valor dos desaproveitados terreos e as instalacións sen uso da citada factoría de Navantía Fene, que leva camiño de se converter nun cemiterio industrial. Mentres que para algúns Navantía Fene debe ser un estaleiro dedicado á construción militar, sus-





ceptible de ter unha certa carga de proxectos industriais complementarios do naval, outros defenden a volta á construción civil convencional, converténdose nun importante centro de reparacións onde xoguen un importante papel as compañías auxiliares. En todo caso, a solución adoptada debe ter en conta outros posibles usos loxísticos ou de servizos que se puideran dar a unha parte dos amplos terreos da factoría, seguindo o modelo de reconversión doutros estaleiros navais en cidades de similares circunstancias que a nosa.

Cabe tamén ter en conta a futura posibilidade de que o arsenal militar deixe de utilizarse, na súa totalidade ou en parte, por mor dos variables factores políticos e ameazas externas, a integración en pactos supranacionais e a evolución das forzas navais cara a menos unidades e máis sofisticadas, o que leva a medidas estruturais de redución de efectivos e instalacións loxísticas. Deberíase pensar na reutilización dos espazos existentes á beira do mar, seguindo o camiño doutros arsenais nacionais e estranxeiros, aínda que actuacións funcionais como a feita recentemente sobre a monumental sala de armas non semellan moi axeitadas. Poderíase tamén retomar o proxecto de que algún dos buques da Armada destinados ao despece quedara

atracado no porto ferrolán como lembranza do patrimonio naval e como atractivo turístico. Quizais esta iniciativa debeu levarse a cabo no seu día co veterano e emblemático veleiro *Galatea*, tan ligado á historia ferrolá e hoxe visitable no porto escocés de Glasgow.

Outro exemplo do patrimonio industrial urbano constitúeno as instalacións da antiga fábrica Hispania, a chamada *fábrica de lapis*. Fundada no ano 1934 no peirao Concepción Arenal, a principios da década de 1940 trasladouse a un amplo edificio de formas *xeométrizantes* e trazos do *Art Déco* na rúa Baterías, onde chegaron a traballar máis de 400 empregados. Esta fábrica, que desenvolveu un notable papel produtivo en difíciles tempos de autarquía, continuou a funcionar coa produción non só dos seus acreditados lapis, senón tamén de plumiñas de aceiro, peites de caucho e incluso harmónicas musicais. Pechou de xeito definitivo a mediados dos anos oitenta.

Hoxe en día a fábrica de lapis atópase nun claro estado de abandono, pendente da construción dun grupo de vivendas nos terreos que ocupa. Desaparecidos os edificios da Pysbe e Fenya semella que, como lembranza do noso patrimonio industrial, podería restau-



▲ A fábrica de lapis en Ferrol Vello.



rarse e conservarse a elegante e representativa fachada Leste que dá á rúa Espartero e a lanzal e monumental cheminea, símbolo visible das súas instalacións fabrís e testemuña importante da paisaxe ferrolá, cunha placa que recordase á fábrica Hispania e os seus traballadores, dun xeito similar a como o fixeron outros concellos industriais de España, caso de Alcoi ou Langreo, ou concellos galegos como A Pontenova e Oleiros.

Neste sentido, diante da inexplicable carencia en Ferrol dun Museo da Cidade, deberíase formar un verdadeiro Museo de Usos e Costumes, onde se puideran expoñer todos aqueles elementos que caracterizan a cultura do traballo da Terra e Mar de Ferrol, sen esquecer a tradicional cultura mariñeira e o seu patrimonio material e intanxible, recuperando toda esta riqueza cultural que hoxe se atopa perdida, dispersa ou en mans particulares. O antigo edificio da aduana, situado na privilexiada fachada marítima e moi preto do arsenal militar, semella o marco axeitado para esta función.

Arestora, perante a existencia dunha sociedade cada vez máis envorcada no sector terciario e tamén máis

viaxeira, son moitas as cidades europeas e españolas que xa están a fomentar o emerxente turismo industrial como unha nova modalidade do turismo cultural e unha interesante fonte de recursos, ofrecéndolle ao visitante a oportunidade de coñecer e descubrir como os homes e mulleres teceron a vida diaria e edificaron o seu futuro. Deste xeito pódese conxugar o coñecemento das vellas instalacións industriais e os antigos procesos de produción, onde se solapa a técnica e o factor humano, coa visita a novas empresas en activo, moitas delas con técnicas innovadoras.

Neste contexto de revalorización e recoñecemento do patrimonio industrial, non pode esquecerse que moi recentemente un sobranceiro exemplo do mesmo no País Vasco, a ponte colgante de Portugalete, foi declarado Patrimonio Mundial, e unhas instalacións como as minas de Almadén aspiran a ese galardón. Nuns momentos nos que sobre nosa protexida ría aínda planan unha serie de interrogantes que proxectan unha serie de instalacións industriais, semella claro que Ferrol tamén ten o potencial necesario para incorporarse a esta nova tendencia cultural, dando a coñecer e poñendo en valor o seu abondoso patrimonio industrial.



**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encuentro para todos  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 502-504, Ferrol  
[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)

# Fontes de consulta



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





Ateneo Ferrolán  
El lugar de encontro para a cultura  
Fundado en 1879  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

# BIBLIOGRAFÍA DA CONSTRUCCIÓN NAVAL

PILAR BLANCO VIDAL

- AGERO, Juan, «Ferrol en la historia marítima», *Diario de Ferrol*, 2004, Fundación Caixa Galicia.
- AMORÍN DOMINGUEZ, M. A., *Construcción naval I*, 1997, Tórculo, Santiago de Compostela.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro, «Los diques de ferrolterra», *Ferrolanálisis*, 2005, nº 18, Club de Prensa.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro e QUEVEDO CARMONA, Diego, «La armada española y la Casa de Borbón. 300 años de historia», *Ferrolanálisis*, 2003, nº16, Club de Prensa.
- BAAMONDE Y ORTEGA, José, *Álbum pintoresco, geográfico, estadístico, histórico y descriptivo de la ciudad departamental marítima de Ferrol y sus inmediaciones*, 1867, El Eco Ferrolano (imp.), Ferrol.
- BJORN LINDKVIST, Knut, FLOYSAND, Arnt, e GONZÁLEZ, Javier, «Procesos de innovación y reestructuración en ciudades dependientes de una sólo compañía. Ferrol visto desde Bergen», *Ferrolanálisis*, 2004, nº 19, Club de Prensa.
- BLANCO-TRABA e TRABA, S, *La construcción naval en Ferrol*, 1998, Deputación Provincial da Coruña.
- BREIXO RODRÍGUEZ, Carlos, «O castelo de San Felipe e os arsenais da Graña», *Ferrolanálisis*, 2000, nº 15, Club de Prensa.
- BREY, Gérard, «Los astilleros particulares de La Graña a finales del S.XIX», *Ferrolanálisis*, 1991, nº 3, Club de Prensa.
- CÁCERES RUIZ, J.L, *La actividad del Instituto Nacional de Industria en el Sector Naval: una visión histórica*, 1997, Fundación Empresa Pública, Madrid.
- CARMONA, Xoán e NADAL, Jordi, *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1750-2000*, 2005, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar, *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XX*, 1992, Editorial Naval, Madrid.
- CXTG-SMG, *Informe sobre a construcción naval en Galicia*, 1990, San Esteban (imp.), Fene.
- DE BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando, *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868*, 1993, Editorial Naval, Madrid.
- , *Vicisitudes de una política naval*, 1978, Editorial San Martín, Madrid.
- DE JUAN GARCÍA-AGUADO, José María, «El apostolado», *Ferrolanálisis*, 2001, nº 16, Club de Prensa.
- DÍAZ DOPICO, José, *Y después de Bazán ¿qué?*, 2006, Gonmar (imp.).
- FERNÁNDEZ FLÓREZ, Ignacio, *El Astillero de Ferrol*, 1887, Ferrol.
- FISAS, Vicenç, «La conversión del sector naval militar. Una oportunidad para Ferrol», *Ferrol, un proxecto de futuro*. Xornadas debate, 1991, Concello de Ferrol.



- GELPI, Juan, *Una ciudad irrepitible. Ferrol ante el futuro. Conversión de infraestructuras navales militares*, 1995, Edicións do Castro.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, 1977, Editorial San Martín, Madrid.
- GONZÁLEZ-LLANOS, José María, *El decenio. La construcción naval militar en la factoría de Ferrol. 1936-1946*, 2006, Quirón Ediciones.
- GONZALEZ-LLANOS GALVACHE, J., *La construcción naval en Galicia*, 1974, Clube de dirixentes de empresa da Cámara de Comercio, Industria e Navegación, A Coruña.
- HOUPT, S. e ORTIZ VILLAJOS, J.M. (dir.), *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, 1998, Ed. Empresarial, Madrid.
- LOZANO, A., «Astano: los barcos más grandes», *La Voz de Galicia*, 2000, A Coruña.
- LLORCA FREIRE, Guillermo, «O dique da campá de Ferrol: a máis importante obra hidráulica da Galicia do XIX», *Ingenium*, 1990, separata.
- , *Andrés Comerma e o dique da Campá*, 1999, Concello de Ferrol.
- , «Ferrol. Claves de su historia», *El Ideal Gallego*, 1998.
- LLORÉNS BARBER, Ramón, «Tres cruceros bilbaínos que también fueron ferrolanos», *Ferrolanálisis*, 1998, nº 13, Club de prensa.
- LÓPEZ LINAGE, Javier e ARBEX, Juan Carlos (ed.), *Instrucción sucinta provisional, que deberán observar las embarcaciones destinadas al descubrimiento de nuevos comederos, placeres, o bancos de pesca de altura en los mares de los dominios del Rey*, 2005, Consello da Cultura Galega, Santiago de Compostela.
- MÁIZ VÁZQUEZ, Bernardo. *As embarcacións de pasaxe das rías galegas*, 2001, Edicións Xerais, Vigo.
- , *Nautilus. 1892-1894*, 1994, Edicións Xerais, Vigo.
- MARTÍNEZ DE ALBORNOZ BONET, C., «Presente y futuro de la construcción naval española», *Pesca, puesto y Gasto público*, 1995, nº16.
- MONTERO AROSTEGUI, José, *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*, 1859, Beltrán y Viñas (imp.), Madrid.
- MÖRLING, Staffan, *As embarcacións tradicionais de Galicia*, 1989, Consellería de Pesca, Santiago de Compostela.
- PENEDO FEIJOO, Avelino, «Estaleiros da vila da Granha», *Ferrolanálisis*, 1995, nº 8, Club de Prensa.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos, *Patíño y las reformas de la administración en el reinado de Felipe V*, 2006, Ministerio de Defensa, Madrid.
- PÉREZ RODRÍGUEZ, María Antonia, «Astano. Un estaleiro na ría», *Ferrolanálisis*, 2000, nº 13, Club de Prensa.
- , «Astano II. Una estaleiro na ría», *Ferrolanálisis*, 2001, nº 14, Club de Prensa.
- , «Galatea. Buque escuela de la Armada española. 1922-1982», *Ferrolanálisis*, 2002, nº15, Club de Prensa.
- , «Empresa Nacional Bazán: 50 aniversario», *Ferrolanálisis*, 1997, Club de Prensa.
- PIÑEIRO DE SANMIGUEL, Esperanza e GÓMEZ BLANCO, Andrés, «El puerto y los puertos de Ferrol. El pasado y el futuro», *Ferrolanálisis*, 2007, nº21, Club de Prensa.
- , *Homes de ferro en barcos de madeira. Aqueles pescadores da Coruña*, 2004, Lugami (imp.), Betanzos.
- PREYSLER, Carlos, *Teoría del buque*, 1945, Editorial Naval, Madrid.
- RAMIL, Emilio (et.al.), *Historia de Ferrol*, Vía Láctea, 1998.
- RAMOS ARDÁ, RODRIGO, *Ferrol, pretérito indefinido*, 1992, Club de prensa. Ferrol.
- , *Ferrol, pretérito indefinido II*, 1995, Club de prensa, Ferrol.



- RODRÍGUEZ DE LOS RÍOS, Juan José, «El navío San Telmo», *Ferrolanálisis*, 2002, nº 17, Club de Prensa.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón, *Política naval en la restauración (1875-1898)*, 1988, Editorial San Martín, Madrid.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio, *Tecnología y arte de la ilustración. La arquitectura e ingeniería de Sánchez Bort en la obra pública, la industria y los arsenales de marina*, 1988, López Torre.
- RUIZ VALDEPEÑAS, Pascual, *Reconversión y reindustrialización en España*, 1993, Universidad de Valladolid.
- SÁNCHEZ AGUILAR, A., *La crisis de la industria naval ante el desarrollo económico*, 1998, Universidad de Sevilla.
- SANTALLA LÓPEZ, Manuela, *Las reales fábricas de Ferrol. Gremios y barcos en el siglo XVIII*, 2003, Edicións Embora.
- STRATH, B., *La política de la desindustrialización. La contracción de la industria naval en Europa occidental*, 1998, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- VALDÉS PELAEZ, L., *Ajuste estructural de la rama de la construcción naval en la CEE 1973-1988*, 1992, Universidad de Oviedo.
- VALDIVIESO MATEO, Mario (coord.), «De Bazán a Navantia. Diques», *Ferrolanálisis*, 2006, nº 18, CD-36, Club de Prensa.
- VARELA CACHAZA, José (coord.), «Ferrol, siglo XX», *La Voz de Galicia*, 2002.
- VARELA RODRÍGUEZ, Amadeo, *Bazán y Ferrol ¿una simbiosis perfecta?*, 2003, Edicións Embora.
- VELA SASTRE, E. e GUTIÉRREZ SOTO, L., *El sector de la construcción naval ante el ingreso de España en la CEE*, 1985, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Centro de Publicaciones, Madrid.
- VICTORIA MEIZOSO, Jesús, *Tecnologías de futuro en la construcción naval*, 1996, FEUGA, Santiago de Compostela.
- VV.AA., *A Graña*, Graña, 2001.
- VV.AA., *Ferrol, un Proxecto de futuro*, 1991, Vía Láctea, A Coruña.
- VV.AA., *La construcción naval en Galicia. Balance, situación y perspectivas*, 1990, Banco Pastor, A Coruña.
- VV.AA., *Panorama empresarial de Ferrolterra*, 1997, Ed. Embora, Ferrol.
- XUNTA DE GALICIA, *La reindustrialización de la Comarca de Ferrol*, 1981, Consellería de Industria e Comercio, Santiago de Compostela.
- , *Línea alternativa para Astano: estudio técnico sobre el plan de reconversión naval*, 1984, Consellería de Industria e Enerxía, Santiago de Compostela.



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)





**Ateneo Ferrolán**  
Un lugar de encontro para a cultura  
**Fundado en 1879**  
Rúa Magdalena 202-204, Ferrol  
www.ateneoferrolan.org

## OUTRAS FONTES DE CONSULTA

Recomendamos a visita das páxinas web que relacionamos a continuación.

Nelas recóllese moita e moi variada información sobre o tema que tratamos e pódense atopar, ademais, interesantes imaxes, entre elas algunhas das que se inclúen neste caderno

<http://asociacionveteranosarmada.iespana.es>

<http://www.buques.org>

<http://www.eldesastredel98.com>

<http://funkoffizier.files.wordpress.com>

<http://www.ingeniat.no>

<http://www.letrasdelmar.com>

<http://www.losbarcosdeeeugenio.com>

<http://www.nato.int>

<http://www.navegando.info>

<http://www.observatoriodelareserva.org>

<http://www.tiemposmodernos.org>

<http://www.todoababor.es>

<http://ferroldondeyonaci.galeon.com>

<http://www.revistanaval.com/>

<http://www.vicentetg.com/>

<http://www.foronaval.es>

<http://www.revistanaval.com/>

<http://www.vidamaritima.com>

<http://www.sbhac.net/>



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encontro para a cultura

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 202-204, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encuentro para todos

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 502-504, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)



**Ateneo Ferrolán**

Un lugar de encuentro para todos

**Fundado en 1879**

Rúa Magdalena 502-504, Ferrol

[www.ateneoferrolan.org](http://www.ateneoferrolan.org)